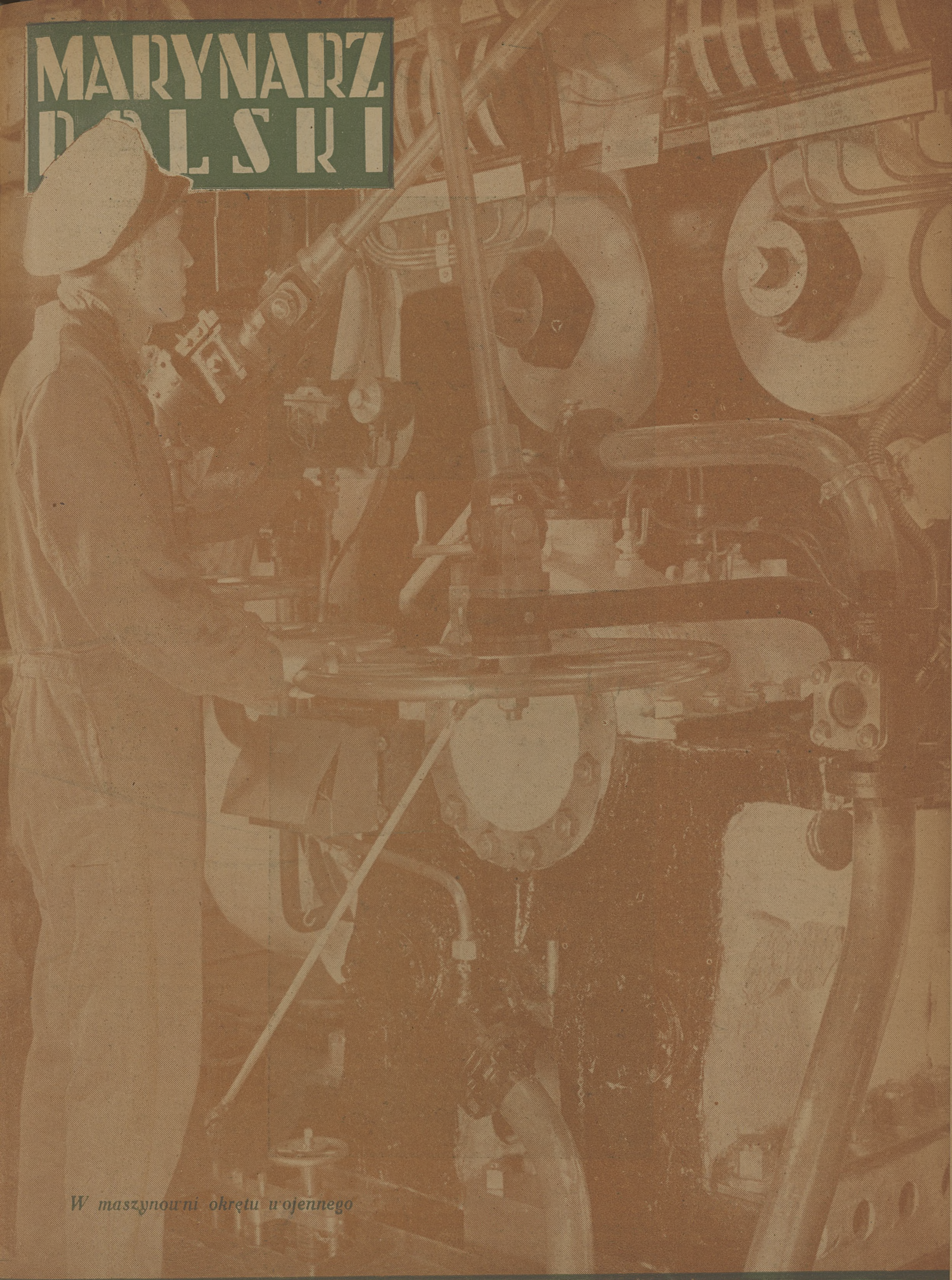
MARYNARZ POLSKI



W maszynowni okrętu wojennego

ILUSTROWANY DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

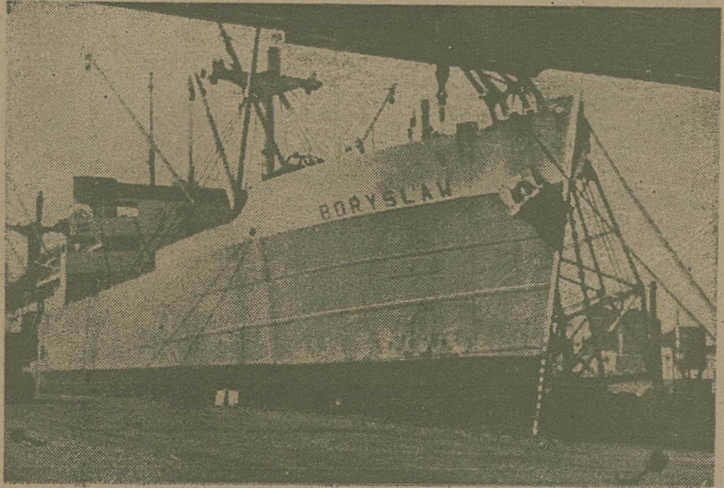
ROK II. Gdynia, 16 – 30 kwietnia 1947 r.

CENA zł. 20.— Nr. 17

Dziś w numerze: O świcie będzie spokój.



2 tygodnie NA WYBRZEŻU



Pierwszym statkiem, który przybył do Gdyni po przerwie spowodowanej długim okresem zimowym był polski statek „Borysław". Zdjęcie przedstawia s/s „Borysław" przy nabrzeżu portu gdyńskiego.



W Gdyni bawiła brytyjska delegacja parlamentarzystów, dziennikarzy i przedstawicieli organizacyj zawodowych. Delegacja ta zwiedziła Gdynię, Gdańsk oraz Ziemie Odzyskane. Wrażenie jakie goście odnieśli z odwiedzin tych ziem najlepiej charakteryzuje wypowiedź, jaką jeden z uczestników wycieczki udzielił przedstawicielowi polskiej prasy: „Polacy potrafili przez dwa lata wywrzeć polskie piętno na terenach, które im się słusznie od wieków należały. Ziemie Zachodnie muszą być przyznane Polsce, gdyż Polska zapłaciła za nie potem i krwią".

„Musiałem się wyładować" — powiedział towar, który ostatnio coraz intensywniej począł przybywać do naszych portów. Ponieważ do przeładunku niezbędne są w pierwszym rzędzie dźwigi, poza stałym przeprowadzaniem remontu starych dźwigów, przygotowuje się jednocześnie miejsce dla nowych.

Główny Urząd Morski zamówił m. in. 45 urządzeń przeładunkowych w Zjednoczeniu Przemysłu Metalowego.

* * *

Jak dotąd dokładnie nie wiadomo czy na arce Noego znajdowały się również i dorsze, natomiast z całą pewnością można stwierdzić, że towarzystwo połowów dalekomorskich „Arka" rozporządza dużą ilością tych ryb. Dowodem tego jest fakt nawiązania pertraktacyj z Czechosłowacją i Austrią, na temat eksportu dorszy do tych krajów.

* * *

Kredyty jak wiadomo służą głównie do udzielania. Delegatura Rządu dla Spraw Wybrzeża udzieliła więc 75 milionów kredytów, które obejmują (zapewne z radości) odbudowę Szczecina, Kołobrzegu i innych miast morskich.

* * *

Nie tylko kobiety powinny dbać o linię. O utrzymanie regularnej linii żeglugowej winna również dbać każda instytucja, mająca związek z żeglugą.

W najbliższym czasie do portu szczecińskiego przybywać będą duże transporty koni, zakupione przez Rząd w Danii. W związku z tym, zostanie uruchomiona specjalna linia okrętowa między portami polskimi i duńskimi, która zajmie się dostarczaniem koni. Ogółem ma być przywiezionych ok. 20 tysięcy koni, z których największą ilość ma przyjąć port szczeciński.

* * *

W najbliższym czasie nasza flota handlowa wzrośnie o nowych 19 jednostek, które zostaną nam przekazane przez delegację Radzieckiego Ministerstwa Floty Morskiej. Z ilości tej, 9 statków przekazanych zostanie w Gdyni, 6 w Szczecinie i 1 w Świnoujściu. Pozostałe jednostki należne nam w ramach reparacji znajdują się na razie w reperacji i przebywają w portach brytyjskich.

* * *

Podczas prac remontowych na m/s „Sobieskim", dokonano w stoczni gdańskiej ciekawego eksperymentu, polegającego na wprowadzeniu naszego największego statku do suchego doku. Zadanie to było o tyle utrudnione, że wyporność statku przewyższała o 4 tysiące ton wyporność samego doku. Przez usunięcie balastu i wypompowanie wody ze zbiornika zdołano zmniejszyć wyporność „Sobieskiego", dzięki czemu mógł on stanąć w suchym doku.

W związku z tym eksperymentem można śmiało powiedzieć, że tym razem „Sobieskiemu" uszło na sucho.

* * *

Zgodnie z tradycyjnym zwyczajem mającym swe źródło w legendach o Kraku i Wandzie, każda szanująca się Wanda woli się utopić niż paść łupem Niemców. Podobnie się stało ze statkiem żeglugi przybrzeżnej „Wanda", zatopionym przez Niemców w basenie Prezydenta w Gdyni.

W chwili obecnej przeprowadzane są wstępne badania nurków przed podniesieniem statku.

Jak widać z tego historia się powtarza z małymi tylko zmianami. O ile w legendach był Krak i Wanda to w rzeczywistości jest wrak i Wanda. — Jedni tylko Niemcy nie zmieniają się nigdy.

* * *

Słowo „tranzyt", być może, pochodzi od powiedzenia: „sic transit gloria mundi", jednak należy z miejsca zaprzeczyć temu, jakoby nasz tranzyt obejmował wspomnianą glorię mundi. W ostatnim okresie czasu, wobec zmniejszonego ruchu statków — tranzytem przez Polskę przechodziły jedynie wory paczkowe z Danii i Norwegii do Czechosłowacji, Rumunii, Turcji, Austrii i Węgier. Anglia przesłała tranzytem 481 worów, przy czym, jak dotąd, nie zauważono, aby z worów tych wystawało jakiekolwiek szydło.

Obecnie towarem tranzytowym stają się coraz częściej rudy szwedzkie kierowane do państw Europy południowej.

* * *

Cała ludność Wybrzeża wzięła czynny udział w zbieraniu ofiar na ofiary powodzi. Jednostki Marynarki Wojennej w przeciągu krótkiego okresu czasu zdołały zebrać na ten cel ponad 150 tysięcy złotych.

* * *

W nadchodzącym sezonie turystycznym pośród szeregu innych imprez na terenie Wybrzeża przewiduje się również organizację wycieczek polskich do Szwecji i szwedzkich do Polski.

Należałoby z góry zaznaczyć, że w żadnym wypadku nie będą to wycieczki osobiste.

MARYNARZ POLSKI

Rok II. Nr. 16

Gdynia, 16—30 kwietnia 1947 r.

Treść numeru:

1 Maja

W tegorocznym dniu swego zwycięstwa, świat pracy Wybrzeża gotów jest złożyć meldunek o swych osiągnięciach na rozlicznych odcinkach bogatego życia morskiego. Będzie to oryginalny meldunek, z którego społeczeństwo dowie się, że tu na brzegu Bałtyku, twardy wysiłek robotnika, inżyniera i ludzi pracy wszystkich zawodów i specjalności morskich, dał w ciągu dwuletniego okresu powojennego wyniki imponujące. Kompletnie zniszczone porty z każdym dniem nabywają coraz więcej zdolności przeładunkowych, pracuje coraz więcej dźwigów, taśmowców i tym samym rośnie tonaż po stronie eksportu i importu.

Nabrzeża zapełniają się podnoszonymi z ruin magazynami i wszelkimi obiektami pomocniczymi, trwa naprawa falochronów, oczyszcza się dna basenów.

Stocznie polskie dokonują remontu jednostek polskich i zagranicznych, budują tabor rybacki dla połowów przybrzeżnych i dalekomorskich. Polscy rybacy ześrodkowani w szeregu doskonale zorganizowanych osadach opanowują stopniowo Bałtyk. Kadry rybackie rosną przez systematyczne szkolenie młodego pokolenia rekrutującego się ze zdemobilizowanych żołnierzy i ludzi, którzy uczą się pokonywać trudy życia morskiego.

Straż nad Bałtykiem zaciągnął całkowicie polski marynarz, a bandera nasza zdobywa coraz to nowe szlaki na morzach i oceanach.

Na całym odcinku Wybrzeża, w mniejszych i większych osadach dymią kominy fabryk przetwórstwa rybnego, powstają chłodnie, wędzarnie, niezbędne dla rybnego przemysłu fabryki lodu. Z głębin Bałtyku eksploatuje się jego wielkie skarby, które wydatnie wspomagają zrujnowany gospodarczo kraj.

Te poważne osiągnięcia w naszej dwuletniej gospodarce morskiej świat pracy Polskiego Wybrzeża, od Braniewa po Szczecin, składa w dniu swego święta w darze całemu Narodowi Odrodzonej Polski, zadając kłam staremu mniemaniu, że „może nie wiedzieć Polak co morze — gdy ziemię pługiem orze".

Ze wspomnień o gen. Świerczewskim

„...Stali tak ramię przy ramieniu, stłoczeni i szlochali, tym najbardziej wstrząsającym, męskim płaczem. Po tym zerwała się pieśń o „Tej co nie zginęła". Zdawało się, że rozpękną się ściany tej olbrzymiej sali koszarowej od okrzyków:

— Niech żyje Polska!

— Niech żyje Pierwsza Armia!

— Niech żyje generał Świerczewski!

A generał stał sobie na tym podium, prosty, skromny, zwyczajny, bez cienia „wodzowskiej" pozy. Taki, jak widzieliśmy go codzień, w tysiącach najróżniejszych spraw, które wymagały jego decyzji, jego instrukcji, jego wglądu.

Po tym przyszedł nasz pierwszy postój nad Wisłą, pod Puławami. Diabelskie forsowanie przeprawy, jedna z krwawszych utarczek.

Przed kwaterą Generała, w jakiejś wiejskiej chałupie, spotkałem jednego z oficerów radzieckich. Stanisław (jak się wyżej rzekło, majordomus, czyli hiszpański jeszcze, acz „mazurzący" ordynans) na progu pokazywał mi z daleka na migi, że „Stary" śpi po nocnej inspekcji pierwszych linij i nikogo do niego nie wpuści jeszcze przez pół choćby godziny. Oparliśmy się więc z sowieckim oficerem o płot i zaczęliśmy rozmawiać. Przytoczę ją w przekładzie polskim:

— Niesłychane! Niesłychane! Zza Wisły walą jak diabli. A ten wasz generał jedzie sobie Willysem prosto pod ogień. Odmachuje się nam tylko. Z tamtej strony widać go, jak na dłoni. Kazał nareszcie maszynę z szoferem ukryć za rozwalonym murem cegielni. A sam sobie jazda! Nad sam brzeg Wisły. Adiutant leci za nim aż szary na twarzy. Generał mu tylko przez ramię powiedział: „Nie czepiaj się mnie, dziecko kochane, bo, ci co brzydkiego powiem. Ja jej trzydzieści lat nie widziałem, rozumiesz? Ale co ty tam rozumiesz, kiedy ty nawet tych lat nie masz"! Po tym nad samym brzegiem Wisły zanurzył ręce w wodzie, twarz zanurzył w rękach. Czort to tylko jeden wie, od czego była ta twarz mokra, od wiślanej wody, czy od łez? I żeby to koniec! Po tym się pomalutku rozebrał nad Wisłą, jak by to sobie była pokojowa plaża, i bęc w wodę! A tu przecież prażą z drugiego brzegu...



Delegacja Marynarki Wojennej w kondukcie pogrzebowym.

...Po tym przyszła Druga Armia. Co tam o nim mówią jego chłopcy, znów się tylko w grubym tomie pomieści. Całutki szlak bojowy pełen anegdot o tym nieustraszonym „Naszym Starym", którego się wszyscy czepiają: Pierwsza Armia i Druga Armia i jeszcze ci rozsiani po całym świecie „hiszpanie" (spod Tita, Anglicy, Amerykanie, towarzystwo, którego nie wymienisz bez globusa bodaj szkolnego) i jeśli się o nim będą uczyły dzieciaki na tej Kaczej, Młynarskiej, Skierniewickiej i Wolskiej, czyli warszawskie dzieci, to nic dziwnego. Lecz czemu zapytany o niego byle mikrus hiszpański (tej demokratycznej Hiszpanii) odpowie wam krótko:

— Walter? Viva el general Polacco!..."

(„Ludzie Pierwszej Armii")

MORSCY SAPERZY

Dzień 16 kwietnia jest dniem Święta Sapera, ustanowionym na pamiątkę forsowania przez Wojsko Polskie Odry i Nysy Łużyckiej. W przygotowanie tego uderzenia jednostki saperskie włożyły wiele trudu i pracy. Pamiętają te dni wszyscy uczestnicy walk i wiedzą dobrze o bohaterskiej postawie braci saperskiej.

Dziś, gdy po raz trzeci obchodzą swe święto, całe Wojsko Polskie łączy się myślą z nimi, śląc im jak najlepsze życzenia.

*

Saperzy czuwają. Dla nich wojna nie skończyła się 9 maja 1945 roku. Mijały miesiące, minęły już dwa lata, a saper w dalszym ciągu walczy. Ostatnia katastrofa powodzi wykazała wartość tych cichych bohaterów. Walczyli i zwyciężali. Na tym froncie nie zabrakło i morskich saperów. Widzieliśmy ich granatowe mundury w Opaleniu, Kołobrzegu, Szczecinie. Tysiące hektarów ziemi oddanych do użytku po oczyszczeniu z min, dziesiątki tysięcy unieszkodliwionych niewypałów i zniszczonych pocisków — to plon ich pracy na Wybrzeżu.

Równocześnie jednak morscy saperzy i uczą się. Uczą się budować mosty, przeprawy, uczą się wykrywać miny i unieszkodliwiać je. Nad odpowiednim wyszkoleniem młodego rocznika czuwają instruktorzy.

Nauka trwa nie tylko w koszarach. Zajęcia praktyczne odbywają się w terenie.

Obok brodu na rzece, na starej drodze znaleziono miny. Wykrywacz min ostrożnie bada każdą piędź ziemi. W innym miejscu saperzy uzbrojeni w szczypy przeszukują teren. Podejrzanie świeża ziemia zwraca uwagę. Obok poruszona darń. Uwaga, mina. Ostrożnie odkrywa saper dołek, starannie i z uwagą wykręca zapalnik i oto pozostaje niegroźny talerz. Lecz gdy miny nie można rozbroić, wyjmuje się ją ostrożnie z dołka i przenosi w odpowiednie miejsce. Kiedy się ich zbierze kilkadziesiąt, podłoży saper „kosteczkę" trotylu i... oto skutek: Ostra detonacja, oślepiający błysk, grzyb ciemnego, ciężkiego dymu, jakieś gałęzie, patyki, krzaki, grudy ziemi zawirują w powietrzu. Po oczyszczeniu pola ruszą przez stary bród chłopskie furki, życie potoczy się normalnym trybem. Morski saper z Kołobrzeskiego Batalionu czuwa.

Nadeszła wiosna! Lada dzień stanie on do oczyszczania z wraków naszych portów. Znów zabrzmią ostre detonacje, zawirują kawały żelaza i stali, dym spowije nabrzeże. To nasi saperzy będą wracali życie basenom i portom Wybrzeża.

St. Wol.



Bród zaminowany. Pada rozkaz: „Wykrywacze do akcji! Rozminować!"... i pluton rusza na zadanie.

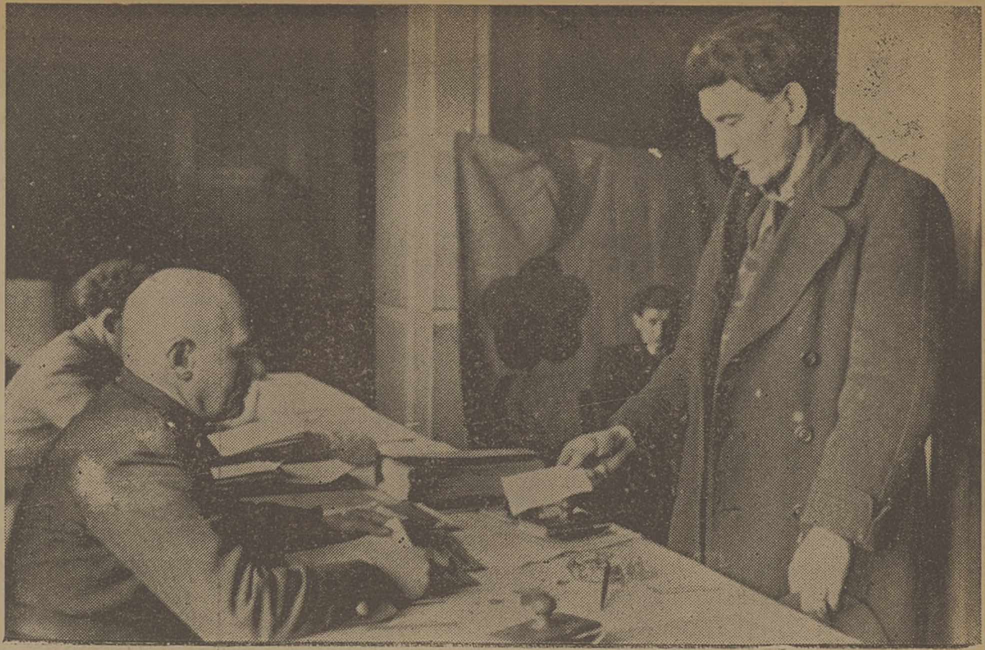


Ostrożnie! Podejrzany kopczyk. Ostrze szczypy brzęknęło o talerz miny. Za chwilę odkryta. pozostanie bez zapalnika...



...a gdy nie można jej rozbroić, jedyny sposób... — wysadzić!!

POBÓR

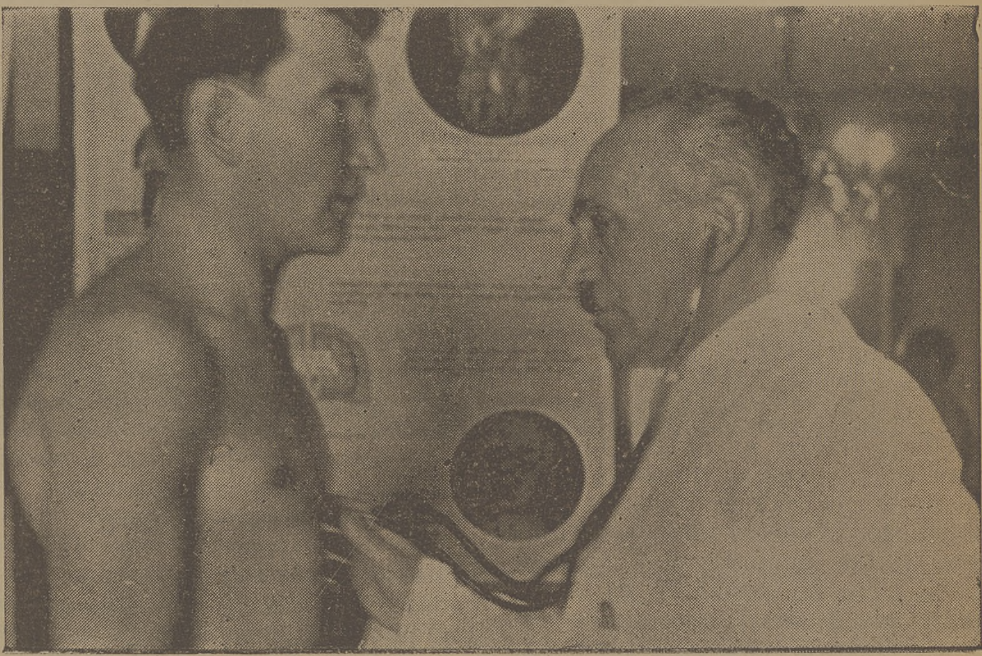


— Nazwisko i imię?
— Warchoł Henryk.
— Rok urodzenia?
— 1926.
— Miejsce zamieszkania?
— Wejherowo.
— Wasz zawód?
— Szofer - mechanik.
— Skąd pochodzicie? Z Wejherowa?
— Z Warszawy, ob. poruczniku.
— Jak dawno tu mieszkacie?
— Od chwili powrotu z Niemiec po kapitulacji.

Wywieźli mnie w 1943 roku po trzymiesięcznym pobycie na Pawiaku. Do Warszawy nie było po co wracać. Początkowo pracowałem w Gdańsku, obecnie tutaj, w swoim zawodzie... Ale chciałbym do Marynarki Wojennej...

— Proszę tędy na badanie. Kto następny? Nazwisko?...

* *

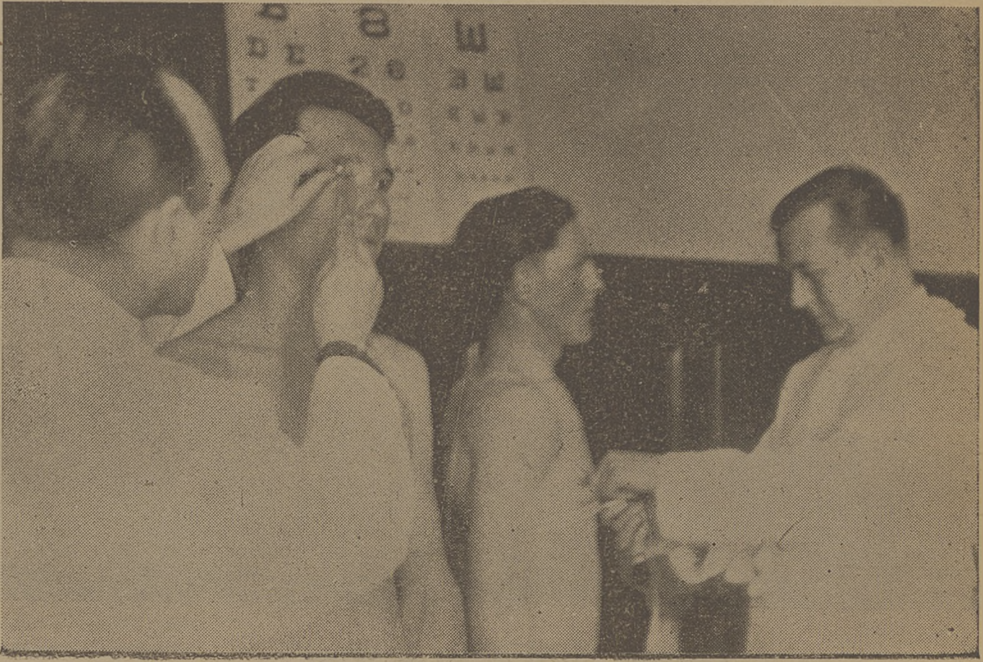


— Proszę oddychać równo i spokojnie. Teraz przestać! Jakie choroby przechodziliście?
— Nigdy jeszcze nie chorowałem.
— Serce macie zdrowe?
— Tak jest.
— Hm, bardzo dobra budowa klatki piersiowej. Spojrzyjcie kolego! Nadaje się do Marynarki?
— Ja właśnie chciałem prosić do Marynarki.
— Na razie wszystko w porządku. Zobaczymy co pokaże dalsze badanie...

* *

— Spokojnie, spokojnie, jeszcze chwileczkę. Patrzcie do góry.
— Nnnie... mogę...
— Chcecie iść do Marynarki, a w górę nie możecie chwilę popatrzeć?
— Już patrzę.
— Teraz popatrzcie na tę tablicę i czytajcie.
— B, K, D, E, H, N, J, W, Z, U, F, S, C.
— Bardzo dobrze! Teraz cyfry.
— 6, 0, 3, 4, 8, 9, 3, 7, 1, 2, 5, 3.
— Bardzo dobry wzrok. Nadajecie się do Marynarki. Prosze odnotować: Kategoria „A" zdolny do służby w Marynarce Wojennej.
— Dziękuję bardzo. Dokąd mam teraz iść?
— Tędy, do przewodniczącego komisji.

* *



— Wszystko u was w porządku?
— Tak jest, wszystko jak należy.
— Co orzekła komisja?
— Służba w Marynarce.
— Szczęśliwiec z Was. To wszystko. Z tymi dokumentami czekajcie na oficerów, którzy zawiozą was do właściwych jednostek. Czołem!
— Dowidze... t. jest chciałem powiedzieć czołem ob. poruczniku!...

Morskie punkty traktatów pokojowych

Pozytywnym rezultatem paryskiej konferencji czterech ministrów spraw zagranicznych było uzgodnienie traktatów pokojowych, z pięcioma byłymi satelitami Niemiec. Podpisanie traktatów nastąpiło dnia 10 lutego 1947 roku.

Cztery spośród tych państw — Włochy, Finlandia, Rumunia i Bułgaria — leżą nad morzem lub mają do niego wolny dostęp. Ich floty wojenne wspierały flotę niemiecką w działaniach morskich przeciw aliantom w latach 1940-45. W ramach wojskowych klauzul traktatów znajdują się również punkty, które ustalają wielkość i skład powojennych sił morskich byłych państw nieprzyjacielskich oraz zakazują dalszych zbrojeń na tym odcinku.

Postanowieniami paryskiego traktatu pokojowego bezsprzecznie najmocniej dotknięta została flota wojenna włoska. W momencie wybuchu drugiej wojny światowej flota ta zajmowała piąte po Wielkiej Brytanii, Stanach Zjednoczonych, Japonii i Francji miejsce w rzędzie głównych potęg morskich. W skład ówczesnej floty włoskiej, obejmującej około 460 jednostek, o łącznym tonażu ponad 700 tys. ton, wchodziło m. in. 6 pancerników, 7 krążowników ciężkich i 14 lekkich, 126 niszczycieli i torpedowców oraz 116 okrętów podwodnych. W tej ostatniej klasie stały Włochy nawet na drugim miejscu w świecie, ustępując ilościowo jedynie flocie podwodnej Związku Radzieckiego. Podczas ostatniej wojny flota włoska poniosła dość znaczne straty, niemniej jednak po jej zakończeniu przedstawiała jeszcze poważną siłę bojową i wskutek zupełnego niemal zniszczenia floty japońskiej oraz osłabienia francuskiej, miałaby nawet szanse na zajęcie jednego z czołowych miejsc w nowym układzie światowych sił morskich. Między innymi ocalało pięć pancerników włoskich: dwa typu „Vittorio Veneto" i trzy typu „Conte di Cavour".

W części IV-tej traktatu pokojowego z Włochami określony został ilościowy i jakościowy skład powojennej floty włoskiej. Została ona ograniczona do dwóch pancerników — „Andrea Doria" i „Caio Duilio" — po 23,622 tony każdy, zbudowanych jeszcze przed pierwszą wojną światową i nieodpowiadających więcej wymaganiom współczesnej wojny na morzu. Ponadto pozostawiono Włochom cztery lekkie krążowniki o wyporności od 7,283—5,008 ton („Eugenio di Savoia", „Emanuele Filiberto Duca d'Aosta", „Raimondo Montecuccoli" i „Luigi Cadorna") oraz tyleż niszczycieli, szesnaście torpedowców, dwadzieścia korwet i pewną ilość mniejszych jednostek. Posiadanie okrętów podwodnych oraz samolotów bombowych zostało zakazane. Wzbronione jest również budowanie lub nabywanie pancerników i lotniskowców. Stan osobowy marynarki nie może przekroczyć cyfry 22,500 oficerów, podoficerów i marynarzy, zarówno załóg zaokrętowanych jak i formacji lądowych.

Umocnienia brzegowe i fortyfikacje, mieszczące się na wyspach włoskich muszą być zniszczone lub zdemilitaryzowane w ciągu określonego traktatem czasu. Wyspy Dodekanezu przyznane zostały Grecji, a szereg mniejszych wysp na Adriatyku — Jugosławii. Miasto portowe Triest zostało umiędzynarodowione. O losie posiadłości włoskich w Afryce zadecyduje rada czterech ministrów spraw zagranicznych, po upływie jednego roku od chwili podpisania traktatu.

Traktat pokojowy z Finlandią zredukował tonaż jej floty do 10 tys. ton, a personel do 4,500 ludzi. Posiadanie lotnictwa bombowego zostało Finlandii zakazane, również utrzymywanie jakichkolwiek umocnień nadbrzeżnych o charakterze militarnym. Położony nad Morzem Lodowatym Północnym port Petsamo przypadł Związkowi Radzieckiemu, któremu przyznano równocześnie prawo do korzystania z fińskiej bazy morskiej na wyspie Udd u wejścia do Zatoki Fińskiej.

Flota fińska przystosowana była wybitnie dla celów obrony własnego wybrzeża. Według stanu z 1941 roku liczyła ona dwa nowe pancerniki obrony wybrzeża, pięć okrętów podwodnych, cztery kanonierki i szereg okrętów pomocniczych do łamaczy lodu włącznie — razem 76 jednostek o łącznej wyporności poniżej 35 tys. ton. Straty, jakie flota fińska odniosła podczas ostatniej wojny, były bardzo niskie (m. in. jeden pancernik obrony wybrzeża). Należy się spodziewać, że wieksza część tonażu ponad ustalone traktatem pokojowym 10 tys. ton przypadnie w udziale Związkowi Radzieckiemu.

Marynarka wojenna Rumunii ograniczona została traktatem paryskim do 15 tys. ton oraz do 5.000 ludzi.

Przed wybuchem wojny ze Związkiem Radzieckim tonaż floty rumuńskiej wynosił około 23 tys. ton. Objęte nim były cztery niszczyciele, trzy stare torpedowce, tyleż okrętów podwodnych i kanonierek oraz kilkadziesiąt małych okrętów morskich i rzecznych. Stan ten uległ tylko nieznacznej zmianie wskutek strat wojennych.

W skład floty wojennej Bułgarii wchodziło przed wojną zaledwie kilka ścigaczy, nie przedstawiających prawie żadnej wartości bojowej. Tonaż tej floty wynosił ca. 1.500 ton. Traktat pokojowy podniósł dozwoloną granicę tonażu do 7.250 ton, a liczbę personelu marynarki do 3,500 ludzi. Według wszelkiego prawdopodobieństwa zarówno Bułgarię, jak Finlandię i Rumunię obowiązuje zakaz posiadania broni podwodnej i lotnictwa bombowego. Odnosi się to również do fortyfikacji morskich.

Do tej pory nie zostały ustalone teksty traktatów pokojowych z Niemcami, Austrią i Japonią. Trudno wyrokować jak sformułowane zostaną morskie punkty traktatu z Niemcami, będą one jednak ponad wszelką wątpliwość cięższe i — skuteczniejsze aniżeli te z 1918 roku.

Jeszcze w ciągu 1947 roku zawarty zostanie traktat pokojowy z Japonią. Stany Zjednoczone, Wielka Brytania i Związek Radziecki osiągną tu chyba znacznie łatwiej i szybciej wzajemne porozumienie, niż przy ustalaniu warunków pokoju z Niemcami.



Pancernik włoski „Conte di Cavour"

K. BIERNAT

PIERWSZY ATAK NA TOKIO



W. Krzywiec — kmdr. ppor.

Atak na Pearl Harbor, dokonany w momencie, gdy specjalni wysłannicy Japonii prowadzili w Washingtonie rokowania z przedstawicielami rządu Stanów Zjednoczonych, wzburzył do głębi społeczeństwo amerykańskie. Amerykanie nie tylko nie stracili woli do walki ale zjednoczyli się pod hasłem odparcia i pokonania znienawidzonego wroga. Atak na Pearl Harbor nastąpił 7. 12. 1941 r., Manila została zajęta 2. 1. 1942 r., Singapore skapitulował 15. 2. 1942 r. W ciągu trzech miesięcy błyskawiczne amfibijne operacje zbliżyły Japończyków do Indii i północnych brzegów Australii.

Pragnąc pomścić atak na Pearl Harbor i klęski pierwszej fazy wojny, naród amerykański i opinia publiczna żądały by siły powietrzne Stanów Zjednoczonych rozpoczęły bombardowanie Tokio.

Zasięg amerykańskich „Latających Fortec" był jednak niedostateczny, by mogły one wykonać lot z baz na Hawajach lub Alasce do Japonii i z powrotem; zasięg tych samolotów był również niedostateczny by mogły one wykonać lot z wyżej wymienionych baz na Tokio i lądować na lotniskach w Chinach — tym bardziej, iż było wątpliwe, czy istniejące lotniska w Wolnych Chinach były dostosowane dla lądowania ciężkich, cztero-motorowych bombowców.

Lecz na wiosnę 1942 roku, Ameryka żądała zwycięstwa!

Na szeregu konferencji u Prezydenta Roosevelta, w których uczestniczyli adm. Halsey i ppułk. Doolittle, opracowano plan przeprowadzenia ataku amerykańskich sił powietrznych na Tokio.

Rozpoczęły się przygotowania. W pierwszych dniach lutego 1942 r. w Narfolk, dwa samoloty wojska, przy pomocy dźwigu, zostały podniesione na pokład lotniskowca „Hornet" (rok budowy 1940, wyporność 20.000 ton, 8 dział 127 mm, 16 dział 28 mm, 85 samolotów). Były to bombowce typu B-25 (inaczej zwane „Mitchells" — ku czci człowieka, który marzył o zniszczeniu Tokio przy pomocy sił powietrznych). Rozpiętość skrzydeł tych bombowców była prawie tak wielka, jak szerokość pokładu startowego lotniskowca, nie licząc nadbudówki pomostu. W swych zwykłych operacjach, samoloty typu B-25 wymagały bieżni do startu, o długości ponad 300 metrów; — tymczasem, długość pokładu startowego lotniskowca „Hornet" wynosiła około 250 metrów (809 stóp i 6 cali). Podczas prób, te dwa samoloty szczęśliwie wykonały start, w czasie którego, lewe skrzydło bombowców wysunięte było poza burtę, a prawe prawie że dotykało nadbudówek pomostu. Samoloty, które wystartowały, wróciły do baz lądowych, ponieważ nie mogły lądować na pokładzie lotniskowca.

W tym samym czasie, w bazie lotniczej Eglin Field na Florydzie, ochotnicze załogi, rekrutowane spośród personelu sił powietrznych wojska, pod kierownictwem ppułk. Doolittla, szkoliły się do „specjalnej misji o wielkim znaczeniu". Tajemnica była zachowana całkowicie. Specjalny nacisk był położony na krótki start w granicach określonego białą linią terenu. Poszczególne załogi studiowały mapy i zdjęcia lotnicze, by w każdej chwili i w różnych warunkach rozpoznać zarówno kurs do celu, jak i cel właściwy. Celownik typu Norden został zamieniony na inny mniej skomplikowany, by uniknąć odkrycia tajemnicy celownika, w wypadku zestrzelenia lub przymusowego lądowania w Japonii.

W pierwszych dniach marca „Hornet" przeszedł przez kanał Panamski na Pacyfik, do San Francisco, gdzie załadowano na jego pokład 16 samolotów B-25 i zaokrętowano 95 lotników, pod dowództwem ppułk. Doolittla. Pod eskortą krążowników „Vincennes" i „Nashville", oraz dyonu niszczycieli lotniskowiec „Hornet" wyszedł na wykonanie swego zadania. Po wyjściu na morze, kmdr. Mitscher ogłosił całej załodze, że zespół lotniczy morsko - wojskowy średnich bombowców, zaokrętowanych na lotniskowcu, wykona bombardowanie Tokio. Start samolotów nastąpi prawdopodobnie z odległości 400 mil od Tokio, tak, że samolotom starczy dosyć paliwa by po wykonaniu zadania osiągnąć lotniska w Wolnych Chinach. Napięcie na lotniskowcu było wielkie — tym bardziej, że okręt posuwał się

(Ciąg dalszy na nast. str.)

bez osłony lotniczej, wskutek zablokowania pokładu startowego przez samoloty B-25, które ze względu na swe wymiary, nie mogły być opuszczone przy pomocy wind do hangarów pod pokładem. Samoloty rozpoznawcze lotniskowca były w ten sposób uwięzione w hangarach, a służbę patrolową pełniły jedynie hydroplany, wystrzeliwane z katapult krążowników.

Władze morskie, pragnąc uniknąć silnej japońskiej akcji przeciwko lotniskowcom, nalegały na wielkie ostrożności, by nie dostarczyć żadnych danych, z których Japończycy mogliby wnioskować, że marynarka brała udział w tej operacji.

Dlatego też załogi bombowców nie posiadały map i papierów z lotniskowca „Hornet" — lotnicy mieli jedynie polegać na tym co otrzymali w swej bazie, oraz na bardzo szczegółowych ustnych instrukcjach, udzielanych im przez oficerów z lotniskowca, ze specjalnym uwzględnieniem warunków nawigacyjnych nad Japonią i częścią Chin, gdzie mieli lądować. W połowie kwietnia, do zespołu lotniskowca „Hornet" przyłączył się zespół lotniskowca „Enterprise", pod dowództwem adm. Halseya. Spotkanie to nastąpiło na północ od wyspy Midway. Od tego czasu lotniskowiec „Enterprise" zapewnił właściwy dozór lotniczy.

Godnym wzmianki jest fakt, że w nocy z 17 kwietnia radio Tokio w programie swym nadało audycję informacyjną, wyjaśniającą dlaczego Tokio nie może być nigdy bombardowane. Naiwny speaker nie wiedział, że zespół lotniskowców amerykańskich był już wtedy w odległości około 1000 mil od Tokio. O świcie, siły amerykańskie znajdowały się w odległości 850 mil na wschód od Tokio. Pogoda była prawie sztormowa. Gdyby zespół ten mógł płynąć w dalszym ciągu nierozpoznany, to start mógłby nastąpić w odległości 400—450 mil od stolicy japońskiej. Czas był tak obliczony, że po wykonaniu zadania, zespół „Latających Fortec" mógł wycofać się do Chin, pod osłoną ciemności i lądować tam o świcie. Wkrótce po zachodzie słońca został zauważony mały nieprzyjacielski patrolowy okręt w lewo od kursu amerykańskiej eskadry. Gdyby jednostka ta została zatopiona zanim mogłaby zidentyfikować siły amerykańskie — to plan dnia mógłby być przeprowadzony bez zmian. Krążownik „Nashville", uzbrojony w 15 dział 152 milim., otrzymał rozkaz natychm astowego zatopienia nieprzyjacielskiej jednostki. Zatopienie japońskiego okrętu, wskutek niecelnego strzelania, trwało co najmniej 10 minut. Zwłoka była zbyt duża i należało liczyć się z tym, że kanonierka miała czas ostrzec Tokio o zbliżającej się amerykańskiej eskadrze.

Po szybkiej naradzie, między adm. Halseyem na „Enterprise" i kmdr. Mitscherem oraz ppułk. Doolittlem na „Hornet", postanowiono nie zwlekać ze startem. Lotniskowce natychmiast wykonały zwrot pod wiatr. Znaczne przechyły utrudniały start. Pierwszy samolot, pilotowany przez ppułk. Doolittla, posiadał jedynie połowę długości pokładu startowego, następne zaś posiadały coraz to większą długość pokładu. Wskutek przechyłów, należało tak zsynchronizować z sobą ruch okrętu i samolotu, by samolot znajdował się na końcu pokładu, w tym momencie, gdy dziób okrętu wznosił się na grzbiecie fali. Start wszystkich samolotów odbył się bez wypadku. Ppułk. Doolittle poprowadził swój zespół w kierunku zachodnim, podczas gdy eskadra amerykańska wykonała zwrot i wycofywała się w kierunku wschodnim na pełnej szybkości.

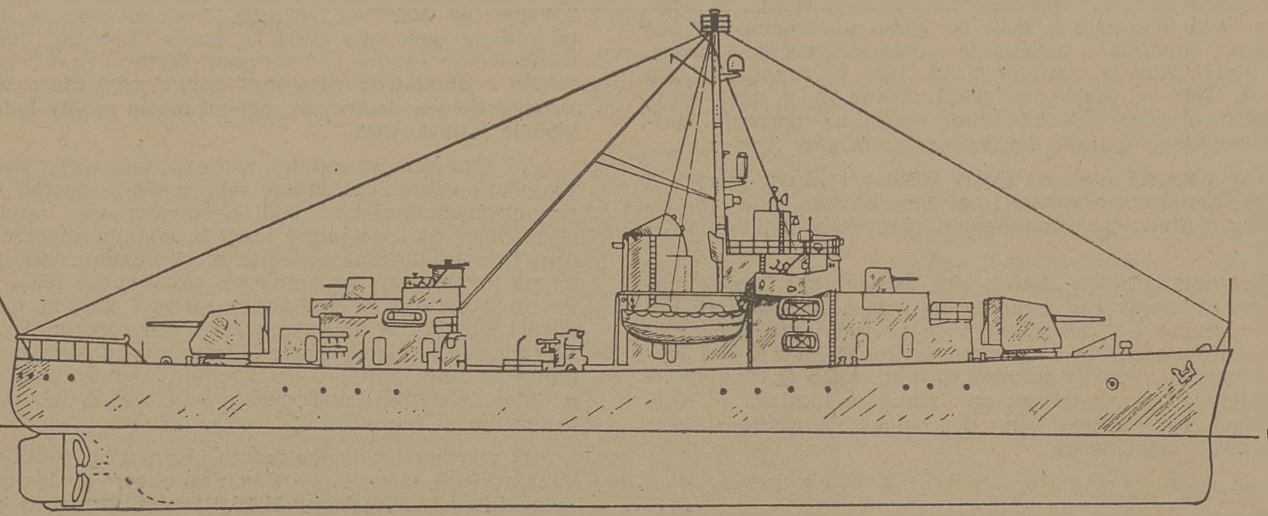
Każdy z samolotów typu B-25 niósł trzy 250 kg. bomby kruszące i jedną 250 kg. zapalającą. Ppułk. Doolittle wybrał dla siebie cel w Tokio a pozostałe samoloty zostały podzielone na pięć sekcji z których trzy były skierowane na Tokio a dwie na: Nagoya, Osaka, Kobe, Yokohama, Kanegawa i stocznie marynarki w Yokosuka. Z powyższej analizy widać, że jedynie jeden samolot, z ładunkiem jednej tony bomb, był skierowany na każde z tych miast. Większość samolotów wykonała swe zadanie bardzo dobrze, bombardując z wysokości 500 metrów. Po wykonaniu ataku, sytuacja lotników była bardzo ciężka, gdyż już po południu nad Wschodnio-Chińskim morzem, wszystkie samoloty posiadały bardzo szczupłe zapasy paliwa. Nawet gdyby im się udało osiągnąć Wolne Chiny, to odnalezienie nieoświetlonych lotnisk nastręczyłoby wiele trudności. 15 samolotów przymusowo wodowało, względnie lądowało, a jeden samolot lądował w Syberii.

Jeden lotnik zginął w czasie lądowania na spadochronie, dwóch zaginęło, a ośmiu trafiło do niewoli japońskiej, gdzie zostali skazani na śmierć; 64 ocalało.

Raid kosztował życie 11 lotników i 16 samolotów. Lot ten sprowokował Japończyków do okrutnych represji w Wolnych Chinach, gdzie lądowali Amerykanie, zaalarmował japoński system obrony przeciwlotniczej, zwiększając trudności przyszłych ataków. Nalot spowodował lekkie straty militarne ale przyczynił się do zatrzymania przez Japończyków dla ochrony wysp macierzystych znacznej ilości samolotów myśliwskich, które w przeciwnym wypadku byłyby wysłane na południe dla ofensywy przeciwko Australii.

Pierwszy skuteczny, z punktu widzenia wojskowego, powietrzny atak na Japonię nastąpił dopiero 16. 6. 1944 r., a w lipcu 1945 r. po raz pierwszy w wojnie na Pacyfiku, ponad 2.000 amerykańskich samolotów (w tym 800 „Super-Fortec Latających") atakowało w ciągu jednego dnia japońskie wyspy macierzyste.

PATROLOWIEC



W St Zjednoczonych spuszczono niedawno na wodę, trzynaście patrolowców dla celów obrony wybrzeża, stanowiących bardzo ciekawy typ jednostek tej klasy.

Całkowita długość okrętu wynosi 81 m, uzbrojenie składa się z czterech dział 76 mm (dwa bliźniacze w maskach) 4 działek plotn. 40 mm oraz 4 NKM i bomby głębinowe. Moc maszyn równa się 4.000 P.S., posiadają one specjalnie wzmocniony kadłub oraz śruby dla żeglugi po lodach. Okręty te odznaczają się szczególną wygodą urządzeń mieszkalnych dla załogi oraz jej liczebnością. Oczywiście nawet tak małe jednostki zaopatrzone są w radary.

JÓZEF MODRZEJEWSKI.

„Z-23" w służbie Francji

W porcie Cherbourg, przy nadbrzeżu stoczni, stoi mocno zdewastowany wrak poniemieckiego krążownika torpedowego „Z-23" — pierwszego z najnowszej serii zbudowanej w latach 1941-42, zwanej i znanej popularnie jako flotylla „Narwik". Pomimo zniszczeń, jakie wynikły wskutek wysadzenia okrętu przez własną załogę, koło La Palice w pamiętnym dniu 21 sierpnia 1944 r., załogi obu naszych niszczycieli O. O. R. P. „Błyskawica" i „Piorun" z łatwością rozpoznają w nim jednego ze swych przeciwników, którzy w nocy z 8/9 czerwca 1944 r. usiłowali przedrzeć się z portu Brest w kierunku wschodnim, dla niepokojenia płynących od trzech dni transportów inwazyjnych.

Stocznia w Cherbourgu ma niecodzienną pracę z poniemieckim okrętem. Ściągnięty z mielizny i przyprowadzony spod La Palice „Z23" ma być zrekonstruowany i doprowadzony do gotowości bojowej bez planów i schematów konstrukcyjnych, które zostały zniszczone razem z macierzystą stocznią. Ale w tym wypadku praca pójdzie jednak szybciej aniżeli można by się spodziewać, ponieważ już poprzednio przeprowadzono podobny remont z bliźniaczymi, mniej uszkodzonymi jednostkami „Z25" i „Z31", które Anglia odstąpiła Francji w ramach odszkodowań wojennych.

Inżynierowie francuscy zdołali już zapoznać się z szeregiem niemieckich mechanizmów, głównie z instalacją do prowadzenia ognia artyleryjskiego. Sześć pełnych miesięcy trwało owo „odkrywanie" tajemnic konstrukcyjnych okrętów typu „Narwik". Zdecydowano się na roboty około „Z23", gdyż w zdziesiątkowanej flocie francuskiej każda jednostka zdolna do remontu jest cenna, tym bardziej, że w tym wypadku chodzi o najpotężniejszy na świecie typ krążownika torpedowego.

Gdy „Jane's Fighting Ship" ogłosił, że Niemcy popełnili oszustwo podając zmniejszone dane jednostek typu „Narwik", mało kto temu wierzył. Obecnie przy pracach odtwórczych okazało się rzeczywiście, że mają one 2500 ton standart i 3700 ton wyporności przy pełnym obciążeniu. Cyfry te dorównują znanym powszechnie francuskim krążownikom torpedowym typu „Albatros" i „Le Terrible".

Ale nie na tym koniec z rewelacjami technicznymi. Okazało się, że poniemieckie okręty były wyposażone w pięć armat średniego kalibru 150 mm, przy czym najpierw umieszczono cztery pojedyncze (jedno na dziobie, a trzy na rufie), później zaś na dziobie pojedyncze działo zastąpiono wieżą podwójną.

Tak wysoki kaliber artylerii nie spotyka się w tej klasie okrętów. Jedynie jeden z amerykańskich najnowszych typów po 2200 ton tytułem próby otrzymał zamiast sześciu 127 mm — trzy działa 152 mm.

Użycie tak wysokiego kalibru uniemożliwiało oczywiście wykorzystanie podstawowego uzbrojenia do strzelań przeciwlotniczych. Czyżby więc Niemcy zlekceważyli lotnictwo przeciwników?

Dalszy przegląd uzbrojenia daje odpowiedź negatywną. Konstruktorzy niemieccy nie wierzyli w zbytnią skuteczność dużych kalibrów pl. na stosunkowo niewielkich, chybotliwych platformach, jakimi są również krążowniki torpedowe. Uzbroili więc swe jednostki po osiem szybkostrzelnych działek 37 mm i po cztery 20 mm.

Natomiast działa 150 mm strzelające pociskami 40 kg stanowiły poważne niebezpieczeństwo dla liczniejszych lecz słabszych zespołów brytyjskich i pozwalały nawiązać skuteczny pojedynek z radzieckimi krążownikami torpedowymi.

Niemcy wobec szczupłej ilości lekkich krążowników potrzebowali stanowczo większej cyfry silniejszych okrętów artyleryjskich i torpedowych, które by wsparły ich lekkie siły osłaniające linie dowozowe na Bałtyku, wzdłuż kanału La Manche i wzdłuż wybrzeży norweskich na morze Lodowate - Północne. Zaznaczyć należy, że uzbrojenie torpedowe nie ustępowało artyleryjskiemu i składało się na przedstawicielach flotylli „Narwik", z ośmiu wyrzutni zgrupowanych w dwuch poczwórnych aparatach.

„Z23" miał dwudziestu towarzyszy, którzy stopniowo weszli do linii. Spośród nich zginęła połowa.

Pierwszymi działaniami wielkich niemieckich krążowników torpedowych były starcia z radzieckimi jednostkami tej klasy, które usiłowały niszczyć niemieckie karawany transportowe koło półwyspu Rybackiego na Północy. 29 marca 1942 zginął w pojedynku artyleryjskim „Z26".

Następnego roku toczyły się w zimie zacięte walki w zatoce Biskajskiej w obronie i przeciw karawanom. Znowu doszło do pojedynków artyleryjskich, w czasie których zatonął „Z27". Było to trzy dni przed zakończeniem r. 1943.

Z kolei czterem krążownikom torpedowym „Z23", „Z24", „Z32" i „Z37" wraz z jednym niszczycielem poholenderskim „ZH" (1628 ton, 5—120 mm, 8 — pl, 6 — 533 a. t.) została powierzona obrona Bretanii i atakowanie sił inwazyjnych od skrzydeł. W realizacji tego zadania, jak wspomnieliśmy wyżej, doszło do nocnej bitwy zespołu niemieckiego z płynącym na kontrkursie zespołem sojuszniczym, w skład którego wchodziły oba największe polskie niszczyciele, dwa kanadyjskie i cztery brytyjskie. Niemcy po wystrzeleniu torped przeszli do walki artyleryjskiej, ale nie uzyskali żadnych efektów.

Koło Ushant ORP. „Błyskawica", który został już przezbrojony z 7 dział 120 mm na 8 dział 102 mm pl. zatopił „Z32", a dwa kanadyjskie niszczyciele zmusiły „ZH" do wyrzucenia się na plażę koło Roscoff w Bretanii i zniszczyły go artylerią.

Pozostałe jednostki niemieckie cofnęły się. Los ich się dokonał po szybkich postępach amerykańskich na lądzie. „Z23" zostaje porzucony przez własną załogę koło La Palice, „Z37" zostaje zatopiony również przez własną załogę w Bordeaux trzy dni później, a „Z24" pada ofiarą bomb lotniczych następnego ranka koło Le Verdon.

W ten sposób przestał istnieć silny zespół przeciwinwazyjny i rdzeń niemieckich sił morskich we Francji.

Dalsze niemieckie krążowniki torpedowe tonęły na skutek ogólnego chaosu i rozprzężenia moralnego wśród załóg (vide mój artykuł „Koniec floty niemieckiej" M. P. nr. 12). Ostatni na Zachodzie został zniszczony „Z43" w zatoce Geltinger, rękami własnej załogi.

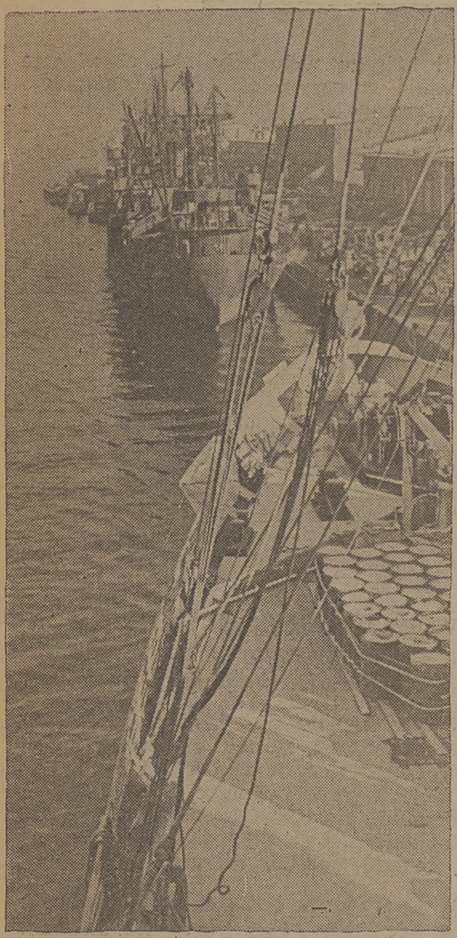
W Cherbourgu pozostał „Z23" jako jedyny świadek katastrofy niemieckiej. Już niedługo zostanie wciągnięta na jego maszty bandera wolnej Francji i marynarze francuscy rozpoczną szkolenie, podobnie jak to już czynią ich koledzy na „Hoche" (ex „Z25") i „Marceau" (ex „Z31"). I jemu zostanie zapewne nadana nazwa jednego z wielkich francuskich krążowników torpedowych, które zostały zniszczone w stoczniach, aby nie dostały się w ręce Niemców.

„Czasy się zmieniają..."



„Z-23"

Flotylla rzeczna w walkach o Leningrad



Fragment portu w Leningradzie

Rok 1941. Hordy niemieckie runęły znienacka na ZSRR. Zagony pancerne wdzierały się coraz głębiej w tereny Białorusi, Litwy, Estonii. Oddziały fińskie sekundowały im wiernie, posuwając się szybkimi marszami w kierunku Leningradu.

I kiedy w lipcu tego roku oddziały fińskie stanęły u brzegów jeziora Ładoga, na znajdującą się tam flotyllę spadł obowiązek wspierania ogniem swej artylerii zagrożonego nad jeziorem skrzydła Armii Czerwonej, oraz obowiązek przewożenia oddziałów wojskowych i zaopatrzenia. Oddziały radzieckie, okrążone przez przeważające siły fińskie, musiały się cofnąć aż do szcherowego północnego wybrzeża Ładogi.

Ewakuacja

Cały ciężar ewakuacji okrążonych oddziałów spadł na flotyllę i został wykonany jak najstaranniej. Ewakuację przeprowadzono pod silnym ogniem artylerii i moździerzy przeciwnika. Jednostki flotylli ostrzeliwując się stale, podchodziły do miejsca ewakuacji, osłaniając załadunek ludzi i sprzętu na statki i barki, a następnie konwojując je przez jezioro do miejsc rozładunku. Artyleria przeciwlotnicza czuwać musiała dzień i noc z powodu żywej akcji lotnictwa nieprzyjaciela, usiłującego przerwać ewakuację nalotami nękającymi bombowców i samolotów szturmowych.

Kutry artyleryjskie i okręt strażniczy „Purga" osłaniały stale ogniem swych dział operacje desantowe, niszcząc równocześnie w zarodku próby jakichkolwiek akcji przeciwnika, zmierzających do przerwania ewakuacji i zniszczenia pozostawionych oddziałów.

Flotylla wywiozła ogółem z okrążenia około 27 tys. żołnierzy z artylerią, sprzętem pomocniczym i zaopatrzeniem.

Z chwilą zakończenia tej operacji, na flotyllę spadło nowe zadanie: pomoc oddziałom lądowym w innym miejscu jeziora i osłanianie ich skrzydła, co już wchodziło w ramy obrony Szlisselburga. I tu również musiały jednostki flotylli prowadzić akcję desantowo - ewakuacyjną na odcinku frontu z Niemcami.

Ubezpieczanie

Od pierwszych chwil blokady Leningradu, cała komunikacja miasta i frontu z zapleczem odbywała się przez jezioro Ładoga, to też Flotylla Ładożska nieustannie trwała w akcji.

Ubezpieczenie transportów wojsk, zaopatrzenia i wszelkich materiałów wojennych dla frontu i ludności Leningradu, odbywających się na trasie Osinowiec — Nowa Ładoga, spadło na flotyllę. Osinowiec był centrum załadunkowym i transportowym wojsk, sprzętu i ładunków specjalnych. Nowa Ładoga była centrum przerzutowym wojsk, oraz ewakuowanej z Leningradu ludności cywilnej, wysyłanej w głąb kraju. Jednostki flotylli prowadziły ochronę załadunków, konwojowały transporty, a w wypadkach nagłych i ważnych, zabierały ładunki na swój pokład.

Niemcy wiedzieli, że jak długo jednostki flotylli utrzymują komunikację na jeziorze, tak długo Leningrad jest nie do zdobycia. Starali się więc za wszelką cenę, nie bacząc na wielkie i poważne straty własne, komunikację tą przerwać, rzucając do stałych ataków nękających wszystkie posiadane na tym odcinku, i na odcinkach sąsiednich, samoloty. Atakowali Nową Ładogę, Morwę i zatokę Osipowiecką lecz bezskutecznie.

Ataki te nie przerwały prac flotylli. Mimo trudności za- i wyładunkowych, mimo ciągłych sztormów, przewóz ludzi i zaopatrzenia biegł normalnym, utartym trybem, utrzymując Leningrad i jego front przy życiu.

Transporty te odbywały się do chwili całkowitego zamarznięcia jeziora w grudniu, a ostatnie konwoje przeprowadzila flotylla już przy pomocy saperów, którzy

Ćwiczenia radzieckich kutrów torpedowych flotylli rzecznej.



przebijali tory wodne dla statków i okrętów flotylli.

W ciągu listopada i grudnia 1941 roku, jednostki flotylli przewiozły na tym odcinku około 79 tys. ludzi i ponad 40 tysięcy ton ładunków.

Wspomnieć tu należy, dla uzupełnienia obrazu działań Flotylli w kampanii 1941 roku, o działalności jej jednostek w czasie październikowego przerwania frontu przez armię niemiecką w rejonie Kiryszy. Niemcy złamali opór Armii Czerwonej, przekroczyli rzekę Wołchow, i atakując koncentrycznie linię Wołchow — Tychwin, dążyli do przerwania magistrali kolejowej Wołchow — Wołogda, która dostarczała uzbrojenia i zaopatrzenia dla Leningradu z zaplecza Związku Radzieckiego.

Celem tej operacji było połączenie się z wojskami fińskimi, a tym samym zamknięcie pierścienia wokół miasta i całkowite okrążenie i izolowanie od zaplecza.

Sytuacja była dość poważna, zwłaszcza, że oddziały radzieckie powoli lecz stale cofały się pod gwałtownym naporem nie liczących się ze środkami i materiałem Niemców usiłujących operację tę przeprowadzić za wszelką cenę.

Tu flotylla w ciągu niespełna tygodnia przewiozła z Osinowca i Nowej Ładogi większą ilość wojska, dla tego odcinka, w tym dla Leningradu brygadę piechoty morskiej. Mimo gwałtownych ataków niemieckiego lotnictwa, na punkty za- i wyładunkowe, na płynące jednostki, — zarówno ewakuację jak i dowóz zaopatrzenia przeprowadzono. W ten sposób bowiem utrzymał się front Leningradzki, a szybkie przerzucenie wojsk pozwoliło powstrzymać ataki niemieckie na odcinku Wołchow — Tychwin i odrzucić je do pozycji wyjściowych.

Niemcy ponieśli w tej pierwszej, o poważnym ciężarze gatunkowym, akcji Armii Radzieckiej, dotkliwe straty i tu po raz pierwszy w historii ostatniej wojny, a specjalnie jej wschodniego odcinka, rozwiał się mit o niemieckiej potędze.

Po zakończeniu kampanii 1941 roku, na skutek zamarznięcia jeziora Ładoga, stworzono specjalną drogę po lodzie między Osinowcem i Kaboną, zwaną przez oddziały Frontu Leningradzkiego, drogą życia, po której nieprzerwanym potokiem, dzień i noc ciągnęły autokolumny z zaopatrzeniem, amunicją i sprzętem, zabezpieczając tym samym żywotność obrony Leningradu. Była to więc naprawdę droga życia miasta - bohatera.

Z Leningradu biegły tą drogą transporty ewakuacyjne ludności cywilnej, urządzeń fabryk i zakładów przemysłowych, dzieł kultury i sztuki.

Okres zimowy wykorzystała flotylla do wytężonej pracy na jednostkach. Wiele zniszczeń, jakie w czasie walk powstały, a które tylko prowizorycznie naprawiano, usunięto obecnie, bez jakiejkolwiek pomocy warsztatów czy stoczni. Remont jednostek i przystosowanie ich do nowych,



Po zakończeniu wojny, radzieckie trawlery oczyszczają szlaki komunikacyjne z min.

cięższych jeszcze zmagań kampanii 1942 roku, było naprawdę wielkim osiągnięciem. Ludzie flottyli pamiętali, że „drogi życia" Leningradu nic nie może przerwać.

Walka

Przyszła wiosna 1942 roku, pękły lody, flotylla wróciła do służby. Znów rozpoczęła wspieranie artylerią jednostek lądowych, ochronę transportów, prace desantowe.

Tak jak i w roku ubiegłym, wszelkie akcje flotylli odbywały się pod stałym działaniem lotnictwa niemieckiego, atakującego konwoje i porty.

I tak np. dnia 28 maja 1942 roku w czasie nalotów na porty Osinowiec i Kabon brało udział 65 bombowców i 24 myśliwce, a następnego dnia 36 bombowców i 12 myśliwców niemieckich. Naloty następowały falami co kilkanaście minut.

W październiku 1942 roku użyli Niemcy nowego sposobu, aby sparaliżować ową „drogę życia" Leningradu. Rzucili na jezioro 30 jednostek, ściągniętych z Bałtyku, które natychmiast po wodowaniu zaatakowały wyspę Suchą, bronioną przez garstkę marynarzy por. Gusiewa. Wielu z nich padło, pozostali — wszyscy byli po kilka razy ranni, sam por. Gusiew pięciokrotnie ranny nie opuścił stanowiska, kierując kontratakami na niemiecki desant. Obrońcy wytrwali, nadeszła pomoc Flotylli i jej lotnictwa. Desant zniszczono. „Droga życia" została utrzymana, Leningrad mógł żyć i dalej walczyć.

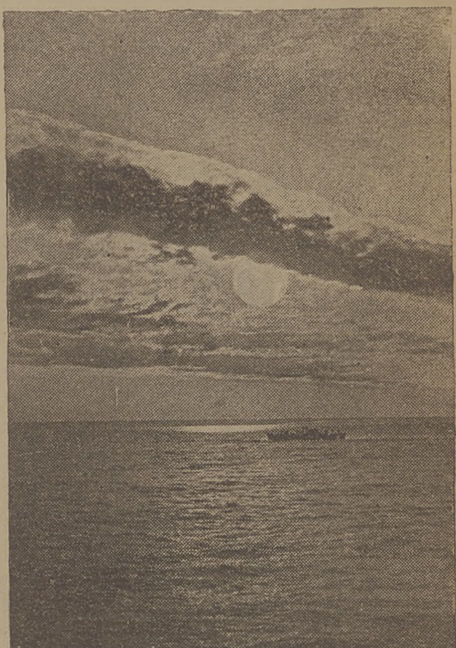
W całym okresie obrony Leningradu, aż do momentu przerwania blokady w styczniu 1943 roku, flotylla przewiozła przez jezioro ponad 800 tys. żołnierzy, ponad jeden milion ton ładunków, 140 parowozów z tendrami, 2500 wagonów kolejowych, ponad 16 tys. sztuk bydła i trzody i 200 tys. metrów sześciennych różnego drzewa.

Odparto tysiące ataków lotniczych, niszcząc kilkanaście aparatów, wsparto cały szereg operacji lądowych ogniem własnej artylerii.

Olbrzymi wkład krwi, sił i pracy, wniesiony przez flotyllę w dzieło obrony Leningradu, w utrzymanie jego „drogi życia" — komunikacji na jeziorze Ładoga, stworzył podstawy do wielkiej operacji w styczniu 1943 roku, — przerwania blokady i rozpoczęcia ofenzywy.

(Na podstawie „Krasnoznamiennyj Bałtyckij Flot w wielikoj oteczestwiennoj wojnie — 1945 r.)

opracował **St. Woliński ppor.**



Jez. Ładoga.

LEOPOLD MILANOWSKI



O świcie będzie SPOKÓJ

ORP „Orkan” był najnowszym i najsilniejszym polskim niszczycielem. Zatonął dnia 8. 10. 1943 r. w godzinach rannych, w działaniach bojowych na północnym Atlantyku niedaleko Islandii, na skutek trafienia dwoma akustycznymi torpedami. Pierwsza uderzyła w zbiornik ropy na rufie, która zapaliła się, druga torpeda uderzyła w śródokręcie, przyśpieszając tonięcie niszczyciela. Większość załogi zginęła wraz z dowódcą kmdr. por. Hryniewieckim. Angielski niszczyciel uratował jedynie jednego oficera i 22 podoficerów i marynarzy na wpół żywych.

*

Pamięci towarzyszy broni z ORP. „Orkan” poświęcam.

Zastępca kończył rondę. Wszystko w porządku. Obserwacja dobra. Drzwi i włazy wodoszczelne pozamykane, zaciemnienie okrętu dobre. Wolna wachta śpi. Jedni nerwowo przewracają się w hamakach, inni uśmiechają się przez sen. Marzy im się może daleki kraj, czy dziewczyna...

Zastępca poczłapał na pomost. Nad mapą stał pochylony dowódca; oficer sygnałowy pokazywał mu właśnie pozycję i ostatnie namiary na okręty podwodne.

— „Wszystko w porządku, panie komandorze” — zameldował zastępca i nabił fajkę. — „Komisarzu, kawa będzie?” — zwrócił się do komisarza, który kiepsko sypiał i „markował” zwykle po okręcie, pomagając w przeprowadzaniu rond zastępcy.

— „Już jest, zaraz schodzimy do mesy”.

— „Czas na zwrot na kurs 50 stopni” — podano na pomost bojowy z kabiny nawigacyjnej.

— „Lewo piętnaście na kurs 50 stopni” — przyszło z górnego pomostu do sterówki.

— „Lewo piętnaście na kurs 50 stopni” — powtórzył sternik, kręcąc kołem sterowym.

Okręt, jak zwykle na zwrocie, przechylił się lekko, ale po chwili już szedł prosto na nowym kursie zygzaku.

— „Na kursie 50 stopni” — zameldował sternik

Na pomoście bojowym, jak zwykle w pół wachty, nastrój był lekko ożywiony. Ano już teraz z górki, za godzinę pobudka, a potem to już się nie liczy. Zawinięci w ciepłe płaszcze sygnaliści przytupywaniem rozgrzewali zziębnięte nogi. Oficer wachtowy z lornetką przy oczach badał horyzont. Pusto. Na lewym trawersie ledwie, ledwie rysowała się sylwetka drugiego niszczyciela. Odgadywało się ją raczej po śladzie tonowym, aniżeli po samym fizycznym kształcie.

Dowódca zajął swoje miejsce na skrzydle pomostu — miejsce niby to zasłonięte od wiatru, ale przy 20 węzłach nawet bez wiatru jest wietrzno.

— „Meldunków z podsłuchu nie było?” — zwrócił się do oficera wachtowego.

— „Nie panie komandorze — za godzinę świt, to może będzie już spokojnie” — odpowiedział oficer wachtowy.

Pomost pogrążył się w obserwacji, a milczenie przerywała tylko komenda na ster i meldunki sternika: „Na kursie”.

* * *

Wachta w kotłowni i maszynowni płynęła spokojnie. Szybkość stała. Kiwania wielkiego nie ma. Ilość włączonych dysz, szybkość wentylatorów, ciśnienie pary, ilość obrotów — wszystko stałe. W pół wachty wszystko już doregulowano. Wystarczy tylko uważać na szkła wodowskazowe, manometry i telegraf maszynowy.

We wnętrzu okrętu płynie odrębne, zupełnie inne życie. Gdzieś tam poza burtą noc, fala, wiatr — tutaj jest ciepło i widno. Od czasu do czasu tylko zewnętrzny świat przypomni się mocniejszym uderzeniem fali o burtę lub szumem przelewającej się przez pokład wody.

* * *

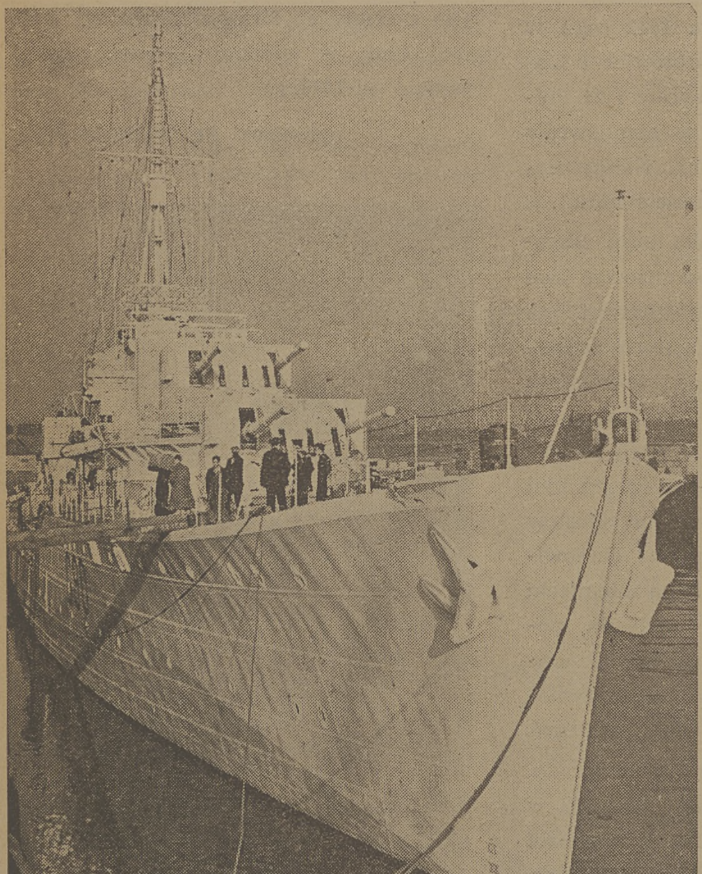
Przy dziale 2 zmieniała się „obserwacja”. Pół obsady wieży stało godzinę na zewnątrz na obserwacji horyzontu, drugą zaś godzinę spędzało w wieży w gotowości oddania salwy.

— „Uważać mi dobrze” — upominał działonowy. — „Po dwóch na każdy sektor obserwacji. Pamiętać, że idziemy na skrzydle”.

— „Dobra, dobra” — zaszemrała nowa zmiana, odbierając od poprzedniej lornetki.

Na radiostacji nastąpiło lekkie odprężenie. Od objęcia wachty stale namierzano okręty podwodne — teraz jakoś się uspokoiło. Cisza w eterze. Świt się zbliża, będzie spokój...

O. R. P. „ORKAN”



Pogodny nastrój zmącił nagle meldunek z drugiej radiostacji:

— „Namiar 180 stopni okręt podwodny — bardzo blisko, namiar...".

Okrętem szarpnęło, światło zgasło. Wybuch. Strumień ognia oblał pokład, pomost, ludzi. Z góry zaczęły spadać powyginane w fantastyczne kształty kawałki blachy z nadbudówek, pokładu, dział...

Z pomostu bojowego żadnych rozkazów. Nie dowołał się nikogo na pomoście oficer nawigacyjny, ani sternik pytający o kurs, ani starszy zmiany w radiostacji, który chciał przekazać ostatni namiar na okręt podwodny... Zginęli na miejscu.

Tak samo zginął zastępca z komisarzem, pijąc kawę w mesie, tak samo obsada maszynowni, do której po rozerwaniu wodoszczelnej grodzi wtargnęła woda i śmierć...

Starszy zmiany w radiostacji nie mogąc nawiązać łączności z pomostem wyszedł na zewnątrz. Pokład, pomost, nadbudówki — w ogniu. Wybuch rozerwał zbiorniki i zalał cały okręt palącą się ropą.

Radiotelegrafista wrócił do kabiny i nadał tekstem otwartym sygnał: — „Na okręcie pożar, prawdopodobnie torpeda" i po otrzymaniu pokwitowania odbioru nadał drugi: — „Toniemy".

Radiotelegrafiści opuścili radiokabinę, zamknęli ją dokładnie, aby „zabezpieczyć książki sygnałowe i szyfry" i wyszli na pokład. Okręt był już mocno przechylony na burtę. Zaworami bezpieczeństwa, które jakiś przytomny marynarz otworzył, wydobywała się z sykiem para.

Ludzie, których wybuch zastał pod pokładem, a którzy nie zginęli od razu, biegli do drzwi, aby wydostać się na pokład, ale z korytarza wiało ogniem, dymem i grozą. Odważniejsi skakali przez ogień, część wracała, szukając przez luki wyjścia na górny pokład...

— „Spokojnie, spokojnie" — próbował opanować panikę mat Skiba, ale zator ciał robił się coraz większy. Niecierpliwość i strach opanowywały coraz bardziej ludzi, którzy już wiedzieli, że tracą okręt...

Marynarz Sobieradzki uznał, że się już nie przeciśnie i stanął na uboczu. Przypomniał sobie nagle o dużym zapasowym luku w burcie okrętu — t. zw. „zaślepionym bulaju".

— „Chodźcie za mną" — —zawołał dwóch najbliższych.

Otworzyli luk. Sobieradzki wyjrzał. Ciemno i straszno. Gdzieś tam srebrzyły się grzywacze. Tuż przy burcie morze było tłuste, czarne, jak otchłań groźne.

Sobieradzki w sekundzie jednej przypomniał sobie Horyń i nurkowanie tam, na spokojnym zakręcie. Westchnął głęboko, nabrał powietrza i przeżegnawszy się, skoczył. Za nim skoczyło dwóch pozostałych. Jak razem to razem...

Napili się wody z ropą, ale wypłynęli na powierzchnię wszyscy trzej. Razem...

ORP „Orkan" leżał na burcie, rufa była pod wodą. Na pokładzie i nadbudówkach ogień już zgasł, na morzu paliło się jeszcze kilka plam ropy, słabo oświetlając ostatni akt dramatu. Okręt, który był przedmiotem dumy i miłości, który był domem i rodziną, ginął... Kształty tak dobrze znane, tak po prostu czułe, wydawały się teraz w blasku słabych ogników palącej się ropy — prawie upiorne.

Pomost dotykał wody. Na złamanej rei masztu tkwił, zaplątany we flag-liny, jakiś kształt — nie wiedzieć żywy czy umarły... Wieże działowe stały, a właściwie leżały jeszcze na swoich miejscach, ale lufy dział były tak jakoś żałośnie, bezradnie wygięte.

Wokoło pływali ludzie. Wszyscy poza myślą o własnym ratunku, o własnym życiu — myśleli o okręcie... Może się podniesie, może nie zatonie. Istotnie dziób zaczął się podnosić, ale rufa jednocześnie szła pod wodę.

Dokoła okrętu powstał jeszcze większy wir, jakiś wstępujący prąd, który zdawał się wciągać okręt w topiel. Dziób szedł coraz bardziej w górę. W pewnej chwili wieża działa 2 zwaliła się na pomost, za nią wieża działa 1. Posypały się iskry... Potem morze wchłonęło wszystko.



Kpt. Różański, z-ca d-cy O.R.P. „Orkan"

Grupki ludzi skupiały się koło tratew.

— „Kto słaby na tratwę, ranni na tratwę" — wołali starsi.

Powoli strach ustępował uczuciu zimna. Ziąb stawał się dotkliwszy, aniżeli poczucie zdania się na łaskę i niełaskę losu. Jeszcze piersi i ręce zanurzone w ropie — jako tako, ale nogi zaczęły marznąć i drętwieć.

Na jednej z tratew oficer nawigacyjny przypomniał sobie, że w „takich" okazjach należy śpiewać — leży to niejako w tradycji i w morskim tonie... Próbował znaleźć jakąś odpowiednią melodię, ale stale wracała mu tylko jedna: „Po górach, dolinach". Słowa nie mogły mu przejść przez gardło — powtarzał tylko w myśli: „Po górach, dolinach rozlega się głos"...

* * *

Jakiejś pływającej belki uczepili się prawie jednocześnie drugi oficer artylerii i przekaźniczy rozkazów z centrali artyleryjskiej. Poznali się po głosie — stale przecież w czasie wacht „gadali" przez telefon.

— „No, jak tam? Trzymacie się?" — zagadnął porucznik.

— „Tak jest, ale nie wiem, czy długo wytrzymam — nogi mi drętwieją".

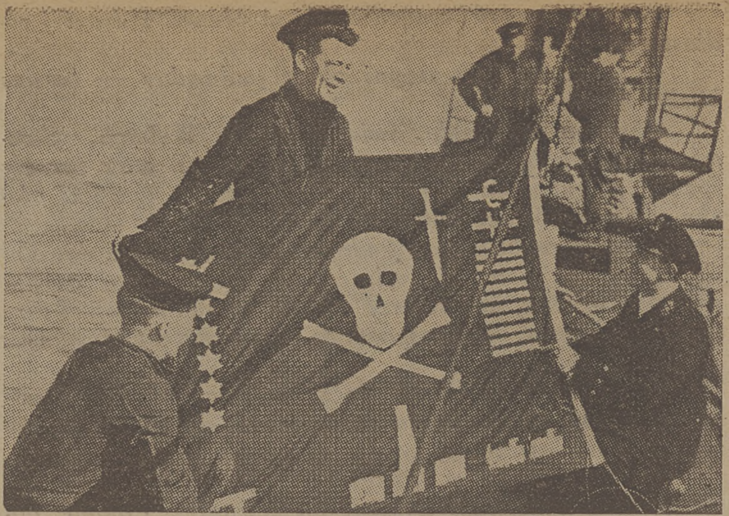
— „Wytrzymasz, wytrzymasz, zaraz podniesie nas niszczyciel. Jeszcze kwadrans — będzie świt. Uszy do góry!"

Od czasu do czasu rozdzielał ich grzbiet fali. Gdy byli znowu na „równej stępce" porucznik mówił: „Cheerio" i marynarz domyślał się wtedy uśmiechu na jego twarzy...

W pewnym momencie, po którymś tam przechyle, marynarz nie usłyszał „Cheerio" i nie widział już więcej porucznika.

Po jakimś kwadransie nadszedł świt, ratunek i spokój... Dla wielu, wielu, wieczny.

Jolly Roger



„Marynarze tak jak myśliwi, lubią popisywać się swymi trofeami” — powiedział jeden z wybitnych pisarzy angielskich Rudyard Kippling.

Twarda i niebezpieczna praca marynarza, pełna przygód i nieoczekiwanych wydarzeń, zwłaszcza w czasie wojny, pociąga za sobą pewną brawurę i fantazję w popisywaniu się swymi osiągnięciami. Tego rodzaju uzewnętrznianie morskich sukcesów załogi, nie jest oderwane na przestrzeni rozwoju marynarki. Od długiego pendentu, wąskiej taśmy bandery, zwieszającej się z przedniego masztu żaglowców, na której każdy centymetr znaczy ilość przebytych mil morskich — do pewnych odznak w stroju marynarskim — są to wszystko symbole fantazji marynarskiej i wyników, z trudem zdobytych.

Zapewne też i z tej fantazji wyrósł, tak popularny wśród alianckich okrętów podwodnych zwyczaj wywieszania Jolly Rogersa, w czasie powrotu z udanej wyprawy. Jolly Roger — piracka bandera, była stosowana jedynie przez okręty podwodne, w czasie minionej wojny.

Pirackość prowadzenia walki bronią podwodną, narzucona przez Niemców, jeszcze w poprzedniej wojnie, musiała być z konieczności stosowana i w obecnej, w celu niszczenia nieprzyjacielskiego tonażu. Z tego to źródła, w nawiązaniu do tradycji dawnych piratów i filibustierów, sięgających jeszcze czasów Drake'a czy Surcouffa, gdy czarna bandera z trupią czaszką i skrzyżowanymi piszczelami, powiewała nad pirackimi okrętami — wzięła początek bandera piracka.

Zwyczaj znaczenia swych sukcesów utarł się dość wcześnie w alianckich marynarkach. Stalowe blachy „pompomów”, czy oerlikonów, na pokładzie polskich okrętów w Anglii, za przykładem alianckich kolegów, są pokryte, malowanymi pieczołowicie przez obsługę działa sylwetkami, oznaczającymi ilość zestrzelonych niemieckich samolotów. Na okrętach podwodnych nieco trudniej jest znaczyć swe osiągnięcia, to też znalazły one zastosowanie na czarnym tle bandery pirackiej, którą, powracające ze zwycięskiego rejsu okręty podwodne, podnoszą na swym peryskopie, przy wpływaniu do portu.

Trudno ustalić, kto pierwszy zastosował ten znak wśród okrętów podwodnych flot alianckich. Powszechnie przyjmuje się, że zostało to zastosowane w okresie walk koło Malty. Tam też pewnie przejęły ten zwyczaj, operujące na wodach Morza Śródziemnego, nasze okręty podwodne ORP „Sokół” i ORP „Dzik”.

Znaki umieszczane na Jolly Rogersie mają swój totemiczny kod, wiadomy jedynie wtajemniczonym, a którego każdy kształt posiada swoją wymowę brawurowego osiągnięcia lub wyczynu.

Poprzeczne pasy oznaczają ilość zatopionych jednostek morskich, przy czym okręty wojenne znaczone są kolorem czerwonym, a statki handlowe białym pasem. Gwiazdy, otaczające dwa skrzyżowane działa, oznaczają ilość skutecznych ostrzeliwań z dział pokładowych, skierowanych przeciwko nieprzyjacielskim jednostkom (statkom lub okrętom, zależnie od czerwonej czy białej gwiazdy). Sztylet, umieszczony na niektórych banderkach, oznacza udział danego okrętu w specjalnej, tajnej misji, która została wykonana. Sieć — oznacza akcję wejścia lub wyjścia z sieci, zastawianej przez nieprzyjaciela, celem zwalczania okrętów podwodnych. Sylwetka samolotu oznacza zestrzelenie nieprzyjacielskiego samolotu z broni okrętowej, a skrzyżowane szable są oznaką dokonanego abordażu.

Angielski okręt podwodny HMS „Ursula”, może się pochwalić posiadaniem na swej banderze pirackich oznak, nie spotykanych na innych okrętach. Sylwetka pociągu oznacza ostrzelanie pociągu i to dwukrotnie, obok umieszczone sylwetki dwu zbiorników tankowych — oznaczają wysadzenie w powietrze nieprzyjacielskich zbiorników ropy, sylwetka mostu — jest symbolem wysadzenia mostu w powietrze.

Polski okręt podwodny ORP „Dzik” posiada na swej banderce znak głowy psa, symbolizujący udział w słynnej Operation Rusky (desant na wybrzeża Sycylii).

W ten sposób, banderka piracka staje się jakby żywą ilustracją wyczynów okrętu i jego załogi, a zwyczaj obdarowywania załogi kopiami miniaturowymi tych banderek, pozwala na zachowanie tego symbolu przez każdego marynarza. Dla nich każdy taki drobny znak — to wspomnienie wysiłku, to obraz przebytych trudów i uzyskanych osiągnięć.

Jolly Roger, bandera piracka okrętów podwodnych, weszła do tradycji i zwyczajów marynarskich i jest może najbardziej wyrazistym symbolem zwycięstw okrętu podwodnego, któremu charakter działań w minionych wojnach, nadał pewne piętno pirackich wyczynów i szaleńczej odwagi.



Załoga ORP. „Sokół” z banderką „Jolly Roger”.

E. OBERTYŃSKI

„SAN DEMETRIO”

W ostatniej światowej wojnie morskiej, gdziekolwiek bądź podczas operacyj morskich gromadziła się większa koncentracja statków, prawie zawsze była tam reprezentowana bandera polska..., a więc i tutaj, w konwoju który zamierzam opisać, nie mogło brakować naszych jednostek. Konwój sformował się w Stanach Zjednoczonych, a w skład jego weszło 37 statków różnego typu i przeznaczenia. Polskę reprezentowały m/s „Morska Wola” i s/s „Puck”. Konwój prowadził i osłaniał krążownik pomocniczy marynarki brytyjskiej „Jerwis Bay” — dowodzony przez kmdr. Fegena. Niedaleko od przewodnika płynął tankowiec „San Demetrio”, — ze zbiornikami całkowicie napełnionymi benzyną.

5-go listopada napotkano na kursie sylwetkę obcej jednostki, która, przy bliższym rozpoznaniu, okazała się niemieckim pancern. kieszonkowym klasy „Luetzow”. „Jervis Bay” podał sygnał rozproszenia się konwoju, sam zaś, nie zmieniając kursu popłynął naprzeciw Niemcom, celem stoczenia nierównej walki. Wkrótce, obok niego, wzbiły się fontanny wody, znacząc ślady pierwszej salwy wroga. Przy trzeciej salwie jeden z pocisków trafił w pomost nawigacyjny. Czwarta salwa zdruzgotała rufę i wznieciła pożar.

Zbliżywszy się na odległość zasięgu swej artylerii — z kolei „Jervis Bay” rozpoczął ogień, przy trzeciej własnej salwie obserwując trafienia na okręcie niemieckim. Ale była to walka karzełka z olbrzymem. Artyleria wroga bardzo szybko uporała się z brytyjskim okrętem. Następne salwy przedziurawiły burty i wznieciły pożar na śródokręciu. Otaczając się obłokiem pary i dymu — „Jervis Bay” pogrążył się w morze...

Zapadły ciemności...

Rozproszony konwój miał wszelkie szanse do ucieczki. Najbliżej Niemców znajdował się jeszcze tankowiec „San Demetrio”. Odkryły go też wkrótce rakiety wroga i dosięgła jedna z następnych salw. Na statku wybuchł pożar. Po bezowocnych próbach uratowania tankowca, kapitan zarządził natychmiastowe opuszczenie jednostki, spodziewając się lada chwila eksplozji benzyny.

Szybko spuszczono szalupy i odbito od burty płonącego tankowca. W jednej z łodzi znaleźli się, prócz części załogi w liczbie 16 osób, — drugi oficer A. G. N. Hawkins i inżynier - mechanik C. Pollard. Szalupa ta nie miała takiego szczęścia jak inne, których załogi zostały uratowane przez statki konwoju. Po dwudniowym błądzeniu po wzburzonym morzu — napotkano na kursie nieznany statek. Jakież jednak było rozczarowanie, kiedy po bliższym obejrzeniu — „obcy statek” okazał się tankowcem „San Demetrio”, który jakimś cudem nie wyleciał dotąd w powietrze.

Przedkładając śmierć od eksplozji — nad powolne zamarzanie w lodowatej kąpieli — marynarze wdrapali się na pokład. Okazało się, że tankowiec nie wyleciał w powietrze tylko dzięki ciśnieniu gazów wewnątrz cystern, które nie dopuszczało płomienia do benzyny. Na zewnątrz jednak gaz benzynowy płonął jak wielka pochodnia.

Nie śpiąc i nie jedząc, po 11-godzinnej walce z ogniem, udało się pożar zlokalizować. Czyn był naprawdę — nadludzki! Urządzenia kabin, przyrządy nawigacyjne, mapy — wszystko to padło ofiarą płomieni. Ze względu na obecność gazów benzynowych nie można było rozpalić ognia i załoga pozostawała bez ciepłego pożywienia, żywiąc się jedynie sucharami. Kiedy wreszcie inżynierowi - mechanikowi udało się z niemałym trudem uruchomić maszyny, sporządzono po raz pierwszy gorącą strawę.

Nie uwierzono w Londynie, kiedy strażnik latarni morskiej na wybrzeżu iryjskim zameldował do Sztabu Admira-

(Ciąg dalszy na str. 18)



Scena z filmu „San Demetrio”, w którym część załogi tego statku odtworzyła własne przeżycia.



W takim stanie zawinął do portu statek „San Demetrio”.

Otwieramy dyskusję!

Grotbombramsztakselszkot

Ciąg trójkąta B4 — czy...?

Czy nie stać nas na własny język żeglarski?

Spełniając życzenia licznych rzesz Czytelników wyrażane tak często w otrzymywanych przez nas listach, zamieszczamy dziś po raz pierwszy artykuł dyskusyjny, który mamy nadzieję, nie pozostanie bez echa. Zapraszamy wszystkich, mniej, lub więcej zainteresowanych sprawą słownictwa morskiego do wzięcia jak najżywszego udziału w dyskusji i wyrażenia swej opinii i poglądów w związku z poruszonym tematem.

REDAKCJA.

„Boli mnie bardzo, jak widzę że wy Słowianie uczycie się tych germanizmów; jeżeli nie macie swoich terminów to przecież weźcie nasze, które zapewne jako słowiańskie są bliższe waszemu duchowi i psychice" tymi słowami zwrócił się do mnie przedstawiciel bratniego narodu jugosłowiańskiego, uczęszczający tu na wybrzeżu na kursy żeglarskie organizowane przez P. Z. Ż. Fakt ten poważnie mnie zaskoczył tym bardziej, że z przykrością trzeba przyznać prawie nie ma Polaków o podobnym nastawieniu do poruszonej sprawy. Nie omieszkałem zapewnić rozmówcę ku jego zresztą wielkiemu zdumieniu, że polskie terminy żeglarskie są i zostały ustalone jeszcze przed 1939 r., ale niestety pozostają na papierze, gdyż jednym nie podobają się, inni zaś za bardzo przyzwyczaili się do obcych, a jeszcze są niektórzy uważający, że żeglarstwo bez takich słów jak np. grotbombramsztakselszkot, fokstensztakseldaunhol i t. p. to nie żeglarstwo.

Jedyną pozytywną stroną używanej u nas gwary żeglarskiej germańsko - holenderskiej to łatwość skomplikowanych złożeń, trudnych do przeprowadzenia w języku polskim z winy jego specyficznych właściwości, ale czyż polski projekt znakowania geometrycznego podany w 3 zeszycie Słownika Morskiego nie upraszcza zawiłe słownictwo i nie wnosi prostoty i jasności w stopniu o wiele większym niż wyrazy wielokrotnie złożone gwary germańsko-holenderskiej. Zresztą łatwość skomplikowanych złożeń w równej mierze posiada słownictwo anglosaskie, jeżeli więc mamy oprzeć się na obcych wzorach to raczej powinniśmy przyjąć terminologię narodów które panują na oceanach. Czyż to jednak jest konieczne i czyż rzeczywiście nie stać nas na wysiłek zdobycia się na własne słownictwo żeglarskie. Warto tu przytoczyć zdanie prof. Kleczkowskiego, umieszczone w przedmowie do Słownika Morskiego: „Dlaczegoż germańska gwara marynarska, bez żadnej tradycji, miałaby być świętością dla Polaków, posiadających własne wybrzeże, własne porty, własną flotę i własny język zdolny wszystko co potrzeba wyrazić?" Sądzę że chyba jedynie w imię rozpowszechnionego mitu jakoby gwara ta była międzynarodowym esperanto żeglarzy. Jest to sąd z gruntu fałszywy. Każdy naród prawdziwie morski ma swoją własną odrębną od innych terminologię, a międzynarodowy język żeglarzy istnieje niestety tylko w fantazji.

Jeżeli mówię o czystym polskim języku żeglarskim to nie zaślepia mnie megalomania narodowa zniewalająca do zastępowania terminami polskimi słów obcych, które oddawna zyskały już prawo obywatelstwa w języku polskim jak np.: ster, maszt, żagiel, burta, śruba i t. p. jest to również niecelowym jak niecelowym byłoby zastąpowanie: lunety — dalekowidzem, parasola — deszczochronem, lub teologii — bogoznawstwem.

Zgadzam się z tym, że polskie słownictwo żeglarskie, ustalone przed 1939 r. może mieć usterki i dlatego byłoby celowym poddać je w ramach organizującej się Polskiej Komisji Terminologii Morskiej, rozpatrzeniu przez podkomisję, składającą się głównie z doświadczonych kapitanów dalekiej żeglugi, mających pełne zaufanie ogółu marynarzy. W ten sposób ustalony ostatecznie słownik polskiego języka żeglarskiego winien obowiązywać.

Jasnym jest, że przełamanie się i zrezygnowanie z gwary opanowanej przez szeregi marynarzy jest rzeczą trudną i będzie napotykało na indywidualne silne opory, ale sprawę tak ważną będzie jeszcze trudniej przeprowadzić, gdy dojdą nowe pokolenia wychowane na obcym słownictwie.

Mam nadzieję, że Szan. Redakcja w trosce o właściwy język żeglarski nie odmówi łamów swego pisma na dyskusję, gdyby ją artykuł niniejszy wywołał.

Inż. Mirosław Garnuszewski,

POLSKIE SŁOWNICTWO MORSKIE

W najbliższym czasie powołana ma zostać do życia Morska Komisja Terminologiczna, której zadaniem będzie kontynuowanie rozpoczętych w roku 1927 prac nad polskim słownictwem morskim. Wyniki jej osiągnięć publikowane będą w formie dalszych części „Słownika Morskiego" polsko - angielsko - francusko - rosyjsko - niemieckiego, którego pierwsze zeszyty opracowane przed wojną mają być uzupełnione i wydane ponownie.

Komitet Organizacyjny Morskiej Komisji Terminologicznej pragnąc zapewnić przyszłym pracom Komisji jak najszersze koło współpracowników fachowców zwraca się do wszystkich osób polskim słownictwem morskim zainteresowanych, by kierowali swe zapytania, uwagi i rady, osobiście lub listownie do przewodniczącego komitetu inż. P. Bomasa B. O. P. Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Morska 22.

INNI PISZĄ.

Prasa krajowa coraz częściej zajmuje się sprawą własnego budownictwa okrętowego, jego rozwoju i znaczenia dla gospodarki narodowej.

Dr. J. Fabiński w artykule p. t. „Winniśmy zająć należne nam miejsce", zamieszczonym w 102 Numerze „Głosu Wybrzeża" (Głosu Ludu), z dnia 16 kwietnia pisze:

„Nie nad tym więc trzeba się zastanawiać, czy w ogóle budować okręty, bo to jest jasne. Należy raczej rozważyć, jakie korzyści przynieść nam może budowa okrętów we własnych stoczniach i jakie mamy warunki dla rozwoju tego przemysłu.

Zdawałoby się, że z takimi potentatami na polu budownictwa okrętowego, jak Stany Zjednoczone Ameryki Półn. i Anglią, trudno konkurować i że wszelki wysiłek byłby tu daremny. A jednak tak źle nie jest. Dania, która nie ma nawet własnego surowca na budowę okrętów, przyjmuje od obcych państw zamówienia i buduje w swych dokach statki dla innych, z surowca dostarczonego przez obcych armatorów. Zysk z pracy duńskiego robotnika i konstruktora zostaje w kraju. Dochód z tej pracy ma nadto wagę eksportu, bo zagranica płaci za nią dewizami, co stwarza możliwości importu.

Nasza sytuacja jest o wiele lepsza. Każdy surowiec, potrzebny do budowy okrętów, mamy u siebie i nie potrzebujemy sprowadzać. Stocznie nasze ucierpiały wprawdzie skutkiem działań wojennych, lecz stopniowo się odradzają, i już dziś są zdolne budować mniejsze jednostki."

Zagadnienie jak najlepszego związania Wybrzeża i jego portów, z zapleczem w kraju, wiąże się bezpośrednio ze sprawą żywotności Gdyni, Gdańska i Szczecina.

„Rzeczpospolita i Dziennik Gospodarczy", w artykule p. t. „Linie dowozowe do centralnych portów Wybrzeża", zamieszczonym w 94 numerze tego pisma, wypowiada się następująco na powyższy temat:

„Trzyletni plan gospodarczy nakłada na transport wysokie zadania. Dlatego jest sprawą pierwszorzędnej wagi, aby urządzenia transportu i jego środki przewozowe były dostosowane do oczekiwanych obrotów, do spodziewanych rozmiarów importu, eksportu i tranzytu.

W obrotach Gdyni i Gdańska, ponad 90% nadchodzących morzem towarów przechodzi na kolej i odwrotnie — prawie 100% towarów eksportowych nadchodzi do portów koleją. To też od sprawności kolei uzależniona jest sprawność naszych portów.

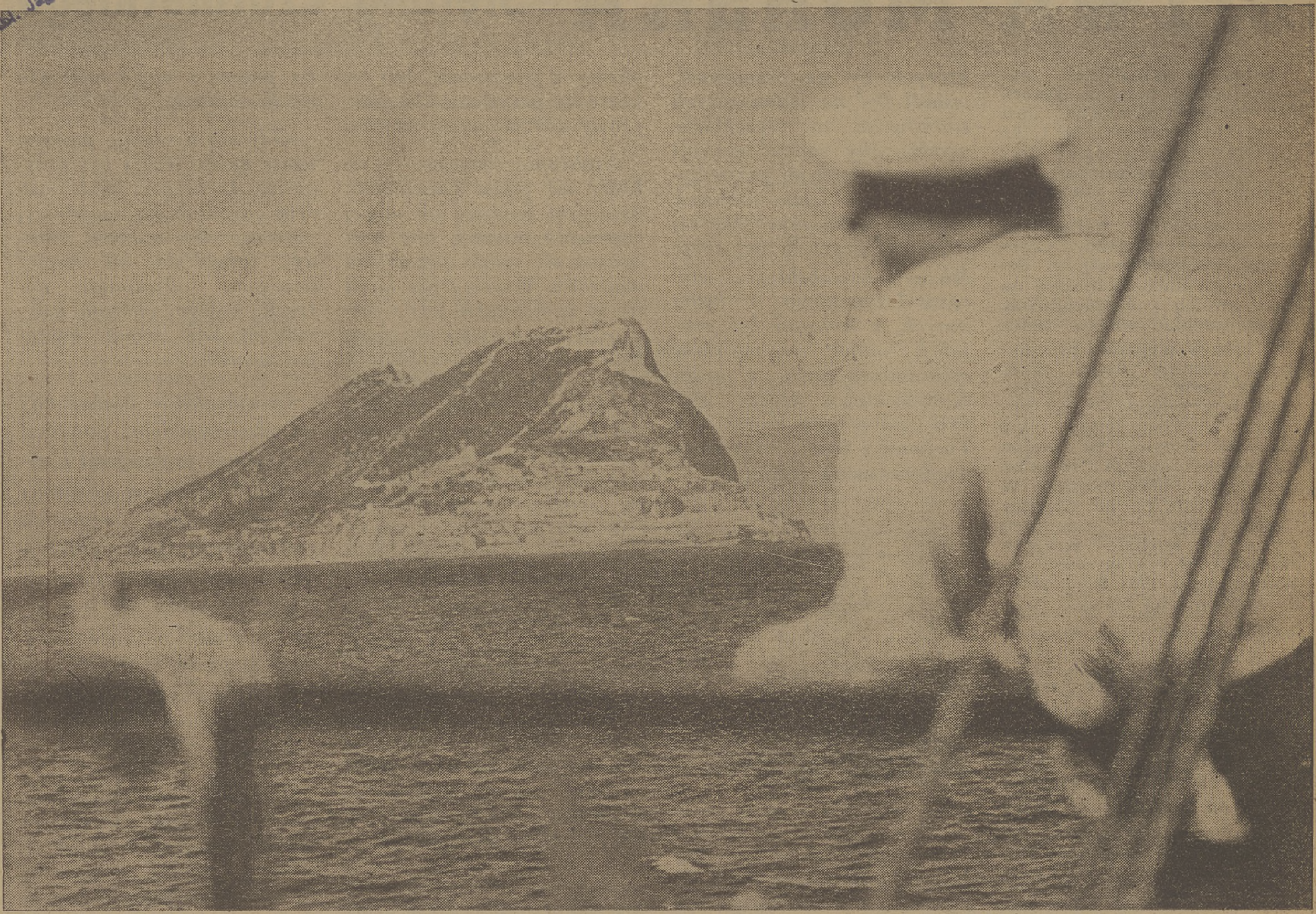
Rozważając zagadnienie komunikacji kolejowej portów, nie możemy ograniczyć się jedynie do urządzeń kolejowych na Wybrzeżu. Może jeszcze w większym stopniu na sprawność kolei w portach wpływają linie dowozowe, ich stan i wyposażenie."

Następnie artykuł omawia poszczególne linie kolejowe, analizując ich stan obecny, zdolności przewozowe, urządzenia techniczne tych szlaków oraz ich pośrednie znaczenie dla zagospodarowania terenów, przez które przebiega.

Doprowadzenie tych linii do stanu technicznego z roku 1939, a następnie uzupełnienie ich w myśl wymogów obecnej chwili, całkowicie wystarczy na obsłużenie centralnych portów Wybrzeża. Jak najspieszniejsze zrealizowanie tego założenia ma tym większe znaczenie, że już w roku 1949, a więc za dwa lata, zdolność przeładunkowa naszych portów przekroczy stan przedwojenny.

(sw)

GIBRALTAR



Gibraltar widziany z pokładu „Daru Pomorza"

Mijając mityczne „Słupy Herkulesa", nie mógł spodziewać się legendarny Odys, że późniejsze pokolenia uczynią z nich jedną z najpotężniejszych twierdz morskich. Łańcuch, którego ogniwami były Gibraltar, Malta i Aleksandria — zadecydował jedynie o wygranej na Morzu Śródziemnym. Przez cały okres trwania wojny, Gibraltar narażony był niejednokrotnie na ataki lotnictwa nieprzyjacielskiego, wszystkie one nie odniosły poważniejszego skutku. Warto tu wspomnieć o nalocie samolotów francuskich, po sławnym epizodzie w Oranie.

W przełomowej chwili, kiedy ważyły się losy frontu afrykańskieskiego, przybyły tutaj wielkie konwoje wiozące materiał, sprzęt i korpusy desantowe. Port w Gibraltarze ledwie mógł pomieścić tę wielką koncentrację morskich jednostek wojennych i handlowych.

Do Gibraltaru zawijały podczas ostatniej wojny dość często polskie okręty wojenne. Ostatnio zaś bawił tutaj w sierpniu ub. roku statek szkolny Państwowej Szkoły Morskiej „Dar Pomorza".

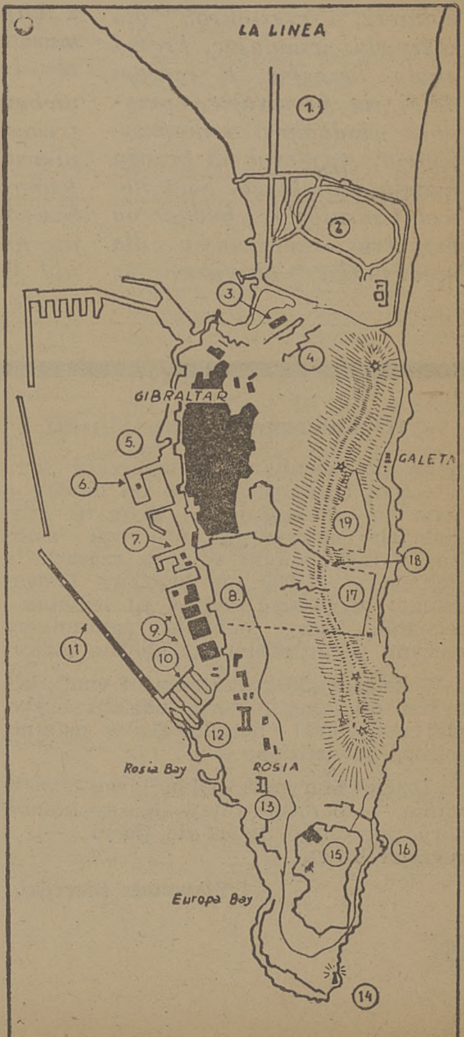
Sam Gibraltar tworzą dwie olbrzymie skały, u stóp których rozłożyło się miasto i port. Cały teren posiada zaledwie 5 km². Z Europą łączy go wąski pas lądu. Przeciwległy brzeg afrykański oddalony jest o niecałe 18 km.

OBJAŚNIENIE PLANU

1. **Strefa graniczna — neutralna.**
2. **Tor wyścigów konnych.**
3. **Szpital izolacyjny.**
4. **Windsor Battery (twierdza).**
5. **King-bastion (twierdza).**
6. **Wybrzeże węglowe.**
7. **Magazyn torped.**
8. **N. Jumpers-bastion (twierdza).**
9. **Składy portowe.**
10. **Doki.**
11. **Molo ze składami węgla.**
12. **Koszary południowe.**
13. **Szpital marynarki.**
14. **Latarnia morska na przylądku Europa.**
15. **Windmill-platt (twierdza i więzienie)**
16. **Europa Advance Battery (twierdza)**

17—19. Zbiorniki wody słodkiej we wnętrzu skał, pod pancerną płytą.

18. Stacja sygnalizacyjna na szczycie góry.



KĄCIK HISTORYCZNY

BITWA MORSKA Stefana Czarnieckiego

Jedną z najbardziej znanych postaci polskiej historii jest Stefan Czarniecki. Jest on dla nas wzorem, nie tylko męstwa na polu walki lecz też wielkiego samozaparcia w służbie zagrożonej Ojczyzny.

Jako wódz, w najlepszym tego słowa znaczeniu, Czarniecki zawsze w ważnym, decydującym momencie był na czele swoich podkomendnych, dając przykład własną osobą. Tak było w wypadku przepłynięcia cieśniny Alsen przez polską jazdę — nie na okrętach, lecz wpław — na koniach. Niewielu jednak wie zapewne o tym, że Stefan Czarniecki stoczył również prawdziwą bitwę morską. W „Historii Stefana na Czarncy Czarnieckiego", napisanej przez ks. Michała Krajewskiego S. P., a wydanej w Warszawie w 1787 roku, znajdujemy opis tej bitwy.

Oto on:

„W nieczynności zostając, nasi ostatnią nadzieję pokładali w Holendrach, od których spodziewał się elektor okrętów. Tym czasem, kazał on pozabierać, jakie tylko mogły być, statki zamrożone przy brzegach i opuszczone od Szwedów, które jak najusilniej starał się, ażeby zdatnemu uczynił dla przeprawy wojsku. Na te żołnierz, częstokroć dla rozrywki, wsiadając, krążył około brzegów, a czasem dalej się posuwając, przynosił wiadomość o nieprzyjacielu, stojącym na brzegu kanału morskiego. Sam nawet Czarniecki, będąc na ów czas nieczynnym dla niedostatku okrętów, w których by się przeprawił, wsiadł był na jeden z tych statków z tą szczególnie myślą, aby zadość uczynił ciekawości swojej przez doświadczenie jakiejkolwiek żeglugi po morzu. Do tej rozrywki przybrał był sobie Michała Kozubskiego, starostę Lityńskiego i kilku innych, z którymi żył poufalej, mając za majtków czterdziestu ludzi z pułku Kobyleckiego, którzy służyli na wojnie morskiej z Turkami i byli cośkolwiek wiadomoszemi żeglugi.



Najprzód blisko brzegów krążąc, gdy potem dalej się odsunął, a wiatr coraz bardziej z tyłu zaczął popychać statek, postrzegł jeden z majtków z wierszchołka masztu nieprzyjacielską flotę i strwożył wszystkich niebezpieczeństwem. Ta trwoga nie była próżna, ponieważ pięć okrętów wojennych, na których byli Szwedzi, krążyły po cieśninie morskiej dla szpiegowania Duńczyków, łapiąc ich okręty z żywnością, lub te, które by przysłano dla przeprawy związkowego wojska.

Niebezpieczeństwo, na które się podał Czarniecki, było tym większe im mniej zostawało nadziei, aby nasi cofnąć się mogli przeciwko wiatrowi. Wszyscy już mieli się za zgubionych, gdy Czarniecki, wystawując im hańbę i równe niebezpieczeństwo, gdyby się cofnąć mieli, dodawał serca i przekładał potrzebę odwagi, a mową swoją i przykładem tyle dokazał, że każdy patrząc na wodza niezmieszanego tym przypadkiem gotował się bronić, stając mężnie przy burtach okrętu.

Czarniecki stanąwszy na przodzie rozkazywał sternikowi, aby popędzał okręt na te dwa nieprzyjacielskie, które wyprzedziły inne, czym zdziwieni Szwedzi i rozumiejąc, iż jest jakaś zdrada, zaczęli wolnieć w żegludze, póki by inne trzy okręty nie nadciągnęły.

Otoczony od pięciu okrętów nieprzyjacielskich Czarniecki pokazywał śmiałym stawieniem się Szwedom, iż coś osobliwszego oznaczał ten statek, w którym się znajdował. Tego także zdania był i sam nieprzyjaciel, bo chociaż zewsząd dawać zaczął ognia nie śmiał jednak nacierać, obawiając się floty związkowego wojska, która jak rozumiano na zdradę ten okręt wysłała, aby potem z nagła uderzyła na Szwedów.

Gdy się to dzieje powstał wiatr gwałtowny i był przyczyną, iż nieprzyjaciel częścią chroniąc się nawałnicy, częścią, aby uniknął zdrady, cofnął się ku swoim brzegom, odstępując naszych, którym elektor, usłyszawszy huk armat, wysłał już posiłki.

Czarniecki, opuszczony od nieprzyjaciela, powrócił szczęśliwie za swojemi i wysiadając na brzeg powitany był od elektora ze zwykłą grzecznością, który przekładając mu niebezpieczeństwo, na które się był podał — radził, aby miał większe staranie o życiu swoim, od którego tak wiele zależało pomyślności powszechnej".

Opowiadanie to stanowi ciekawy przyczynek do dziejów Polski na morzu w ubiegłych wiekach. Można je postawić w jednym szeregu z opowiadaniem Paska o przepłynięciu wpław cieśniny Alsen („było pływać jako na Pragę z Warszawy" pisze nonszalancko Jan Chryzostom) oraz z notatką o zdobyciu przez piechotę Lanckorońskiego szwedzkiego okrętu admiralskiego, który w 1628 roku osiadł na mieliźnie przy brzegu półwyspu helskiego.

Edward Martuszewski.

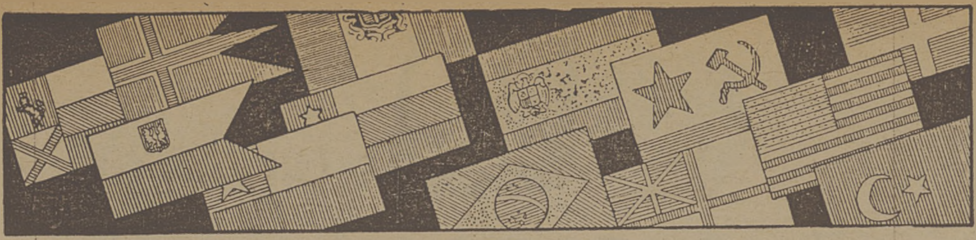
(Dokończenie ze str. 15-ej)

licji o pojawieniu się u wybrzeży „wraku" „San Demetrio", gdyż od dawna uznano go za zaginiony. Wyczyn kilku dzielnych marynarzy, uratował statek wraz z tak cennym w tych czasach ładunkiem — 11.000 ton benzyny. Główną zasługę, oczywiście oddał tu inżynier - mechanik, który dokonał zasadniczego wyczynu — uruchamiając główne motory.

W książce „Merchantmen of war", która jest oficjalną historią udziału brytyjskiej marynarki handlowej w ostatniej wojnie, powiedziano:

„Dzieje Marynarki Handlowej w tej wojnie — to dzieje bitew. Każdy konwój, który pomyślnie dotarł do portu — to wygrana bitwa".

Sławomir Sierecki.



MORSKA KRONIKA ZAGRANICZNA

✱ **Szwedzki program morski na rok 1947.** Parlament szwedzki uchwalił program rozbudowy marynarki wojennej na rok 1947, który między innymi przewiduje budowę 2 niszczycieli typu „Uppland", o wyp. 1800 t., uzbrojeniu 5 dział 2,7 cal , szybkość 35 węzłów.

✱ **Przebudowa patrolowców niemieckich na statki wielorybnicze.** Norwegia otrzymała 11 byłych niemieckich patrolowców o tonażu od 308 do 575 ton, które zostaną przebudowane na statki wielorybnicze.

✱ **Zwrot statków zarekwirowanych.** Z liczby 900 statków zarekwirowanych podczas wojny przez rząd Stanów Zjednoczonych dla celów wojskowych, właścicielom zostało już zwróconych 875 statków. W liczbie 900 zarekwirowanych statków, 460 przypadało na statki towarowe, 341 na cysternowce, 36 na statki pasażerskie, 34 na węglowce, 3 na barki i 1 na żaglowiec.

✱ **Włochy wyeliminowane jako potęga morska.** W wyniku wojny Włochy zostały wyeliminowane z rzędu potęg morskich. W końcu 1938 roku włoska marynarka handlowa składała się z 3.609 statków o pojemności brutto 3.433.869 ton, z których 1.346 statków o pojemności 3.294.897 ton było o napędzie mechanicznym. Włochy zajmowały wówczas szóste miejsce pośród morskich państw świata, po Anglii, USA, Japonii, Norwegii i Niemczech.

Obecnie w posiadaniu Włoch znajdują się 193 parowce i motorowce o pojemności 531.000 ton. Doliczywszy do tego mniejsze jednostki i statki zaczarterowane za granicą, włoska marynarka handlowa obejmuje 1850 jednostek. Władze włoskie rozporządzają obecnie tylko częścią tego tonażu.

✱ **Odbudowa Hamburga.** Hamburg posiadający w momencie zakończenia wojny tylko 13 proc. nabrzeży, 40 proc. powierzchni magazynów i 28 proc. urządzeń przeładunkowych zdatnych do pracy i nieuszkodzonych osiągnął obecnie zdolność przeładunkową 42.000 ton dziennie i 17 proc. przedwojennego ruchu statków.

„Mały plan odbudowy" Hamburga przewiduje w 1950 roku przywrócenie portowi 70 proc. przedwojennej zdolności przeładunkowej.

✱ **Bazy USA na Filipinach.** Pomiędzy USA i Filipinami zostało zawarte porozumienie wg. którego St. Zjednoczone wydzierżawiły na terytorium Filipin 15 baz wojennych na przeciąg 99 lat.

Wśród labiryntu wysp południowo - wschodniej Azji płyną dziś dżonki i statki, wiozące żywność dla wygłodzonych Chin. Często jednak stają się one łupem piratów, którzy po kapitulacji „mikada" znów zjawili się na wodach „Nan-Hai". O pierwszych tego rodzaju wypadkach doniosła prasa w końcu



Studenci chińscy zmobilizowani do walki z piratami odbywają ćwiczenia na pokładzie brytyjskiego okrętu.

1945 r. kiedy uzbrojona dżonka piracka wdarła się na redę Hong Kongu, gdzie zatrzymała ogniem karabinu maszynowego prom z Makao. Prom został opanowany i doszczętnie ograbiony. Coraz częstsze podobne incydenty zmusiły ostatecznie admiralicję angloamerykańską do przedsięwzięcia w połowie 1946 r. większej operacji, do której użyta została chińska piechota, australijskie lotnictwo i stacjonujące w pobliżu jednostki marynarki wojennej aliantów. Akcja ta, oznaczona kryptonimem „Operation Wallop" skierowana została głównie przeciw wysepce Terutao, którą zdołano opanować. Wkrótce jednak nowe wypadki napadów korsarskich dowiodły, że admiralicja ogłaszając komunikat o zniszczeniu głównej bazy piratów, potraktowała rzecz za bardzo optymistycznie. Wody Mórz Południowych są znów niebezpieczne dla żeglugi, mimo stałych patroli ścigaczy policji morskiej i lotnictwa.

Czy wiecie, że...

... myśl o zbudowaniu tunelu pod kanałem La Manche powstała w siedemdziesiątych latach ubiegłego stulecia. Rozpoczęto nawet ze strony obu zainteresowanych państw prace wstępne, których wyniki przed samym wybuchem drugiej wojny światowej wyrażały się, po stronie francuskiej podziemną galerią pod kanałem długości 1.840 m, po stronie angielskiej tunelem długości 2,5 km.

Obecnie po wojnie Anglia i Francja powracają do rozpoczętych prac. Całość pracy wymaga wydobycia spod kanału 3 milionów 600 tys. metrów sześc. ziemi, co przy zastosowaniu nowoczesnych środków technicznych wymaga okresu trzech lat.

Długość tunelu będzie wynosiła 50 — 53 km. Według najnowszych planów tunel składałby się z czterech galerii komunikacyjnych połączonych co pewien odstęp przy pomocy klatek schodowych.

... najwyżej położonym jeziorem nad poziomem morza jest jezioro Titicaca w Peru, w Kordylierach. Posiada ono 8.331 km. kw. i leży na wysokości 3.854 m. n. p. m.

... Ziemi Ognistej nadali nazwę marynarze. Ziemia ta leży w pobliżu bieguna południowego i często wieją tam silne wiatry arktyczne. Dla ochrony przed wiatrem tubylcy mają zwyczaj palenia wielkich ognisk. Z daleka widoczne ognie nasunęły przepływającym żeglarzom nazwę „Ziemi Ognistej".

... rzeka Poprad, która wypływa z południowych stoków Tatr przybierając potem kierunek północny, należała niegdyś do zlewiska czarnomorskiego.

... wieloryb rozwija szybkość 30—45 kilometrów na godzinę, rekin niebieski 40, delfin 60, tuńczyk 80, miecznik 100 — 110 km na godzinę.

✱ **Reorganizacja floty amerykańskiej.** Departament morski St. Zjedn. ogłosił plan reorganizacji floty wojennej USA. Okręty liniowe „Missouri" i „Jowa" wejdą pierwszy w skład floty atlantyckiej specjalnego przeznaczenia, drugi w skład floty Oceanu Spokojnego. Okręty liniowe: „Wisconsin" i „New Jersey" wejdą w skład pierwszej floty rezerwowej oraz „Washington" i „North Carolina" w skład drugiej nieczynnej floty rezerwowej. (Będzie ona mogła być doprowadzona do pełnej gotowości bojowej w ciągu miesiąca).

Okręty liniowe „Missouri" i „Jowa", „Winsconsin" i „New Jersey" należą do jednostek typu „Jowa" rok budowy 1940-41. Posiadają dane: wyporność 45 000 t., szybkość 35 węzłów, uzbrojenie 9 dział 406 mm, 20 dział 127 mm, 128 działek uniwersalnych i plotn 40 i 20 mm. Mają na pokładzie 4 samoloty. Moc maszyn 180 tys. K.M., wymiary: długość — 268 m, szerokość — 33 m, zanurzenie — 11 m.

Okręty liniowe „North Carolina" i „Washington" (typu North Carolina), rok budowy 1937 — 1941, posiadają dane: wyporność 35.000 t., szybkość 27 węzłów, uzbrojenie: 9 dział 406 mm, 20 dział 127 mm, 70 działek uniwersalnych i plotn. 40 i 20 mm. Mają na pokładzie 3 samoloty. Moc maszyn 115 tys. K. M., wymiary: długość 228 m, szerokość 33 m, zanurzenie 10 m.

✱ **Utworzenie 2 stałych linii żeglugowych między Leningradem a Londynem i New Yorkiem.** Zostały uruchomione 2 stałe linie żeglugowe między Leningradem i Londynem oraz między Leningradem i New Yorkiem.

✱ **Portugalska Marynarka Wojenna w chwili obecnej.** Portugalska Marynarka Wojenna w chwili obecnej składa się z 5 niszczycieli: „Dao", „Vouga", „Lima", „Tejo", „Douro" posiadających wyporność po 1.219 ton, 3 okrętów podwodnych o wyp. 800—1,092 t., 6 kanonierek eskortowych (awiza), 6 kanonierek, 19 trawlerów i 17 jednostek pomocniczych.

✱ **Rekonstrukcja doku w Glasgow.** Wg. angielskiego Biura Informacyjnego tzw. „Dok Królowej" w Glasgow zostanie poddany rekonstrukcji. Związane z tym prace obliczone są na przeciąg 7 lat, a koszt ich wyniesie 6.275 tys. funtów szterl. Po zakończeniu robót długość doku wyniesie 915 m. głębokość 9,3 m, wejście do doku zostanie rozszerzone do 92 m.

Po rekonstrukcji będzie to jeden z najnowocześniejszych doków Anglii.

WARUNKI PRZYJĘCIA na rok 1947/48



„Państwowe Liceum Budownictwa Okrętowego" we Wrzeszczu pod Gdańskiem, ma za zadanie przygotować polską młodzież do pracy w przemyśle okrętowym, szczególnie w stoczniach okrętowych morskich i śródlądowych, na poziomie naukowym techników. Po ukończeniu Liceum absolwenci otrzymują tytuł i uprawnienia technika odnośnej specjalności (technik-budowy okrętów, technik budowy maszyn okrętowych, technik-elektryk okrętowy); mają oni również prawo do studiów na Politechnikach.

W roku bieżącym, t. j. 1946/47 Liceum posiada dwie specjalizacje, a mianowicie w kierunku budowy kadłubów okrętowych i w kierunku budowy maszyn okrętowych, w roku nadchodzącym przewidziana jest również specjalizacja w kierunku elektrotechniki okrętowej.

Nauka w Liceum trwa 3 lata; pierwszy rok nauki stanowi podbudowę naukową dla specjalizacji w roku drugim i trzecim. Oprócz zajęć teoretycznych i praktycznych, w czasie wymienionych trzech lat, uczniowie obowiązani są do odbycia praktyki w przemyśle metalowym i okrętowym; praktyka ta odbywa się zespołowo, w okresie letnich wakacji, w rozmiarze 10 tygodni po ukończeniu I-ej klasy, w przemyśle metalowym wewnątrz kraju i 10 tygodni po ukończeniu II-ej klasy w stoczniach okrętowych w Gdańsku i Gdyni.

O przyjęcie do Liceum, na 1-szy rok nauki, może się ubiegać młodzież męska, mająca obywatelstwo polskie, w wieku co najmniej lat 16, a najwyżej lat 20, z ukończonym gimnazjum ogólnokształcącym lub szkołą równorzędną. Do zgłoszeń pisemnych powinny być dołączone: a) świadectwo urodzenia — w odpisie; b) świadectwo ukończenia gimnazjum lub szkoły równorzędnej — w odpisie, lub tymczasowe zaświadczenie z odnośnej szkoły; c) własnoręcznie napisany życiorys kandydata. d) trzy fotografie o wymiarach 4×6 cm. podpisane na odwrocie przez kandydata; e) pisemne oświadczenie jednego z Rodziców (Opiekunów) że poddaje swego syna (wychowanka) postanowieniom regulaminu Liceum; f) dla kandydatów, którzy zgłaszają się nie bezpośrednio z innej szkoły, należy dołączyć również świadectwo nienagannego prowadzenia się, wystawione przez Władzę Administracji Publicznej (Sołtys, Wójt, Magistrat).

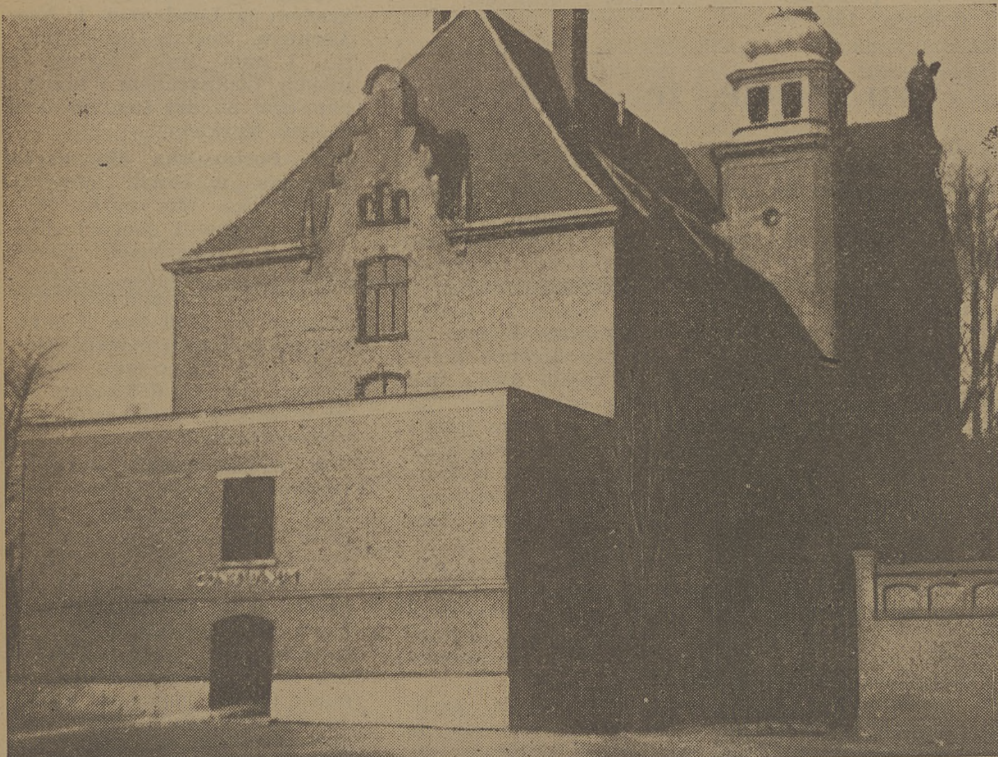
Niezależnie od przedłożonych świadectw, dla wszystkich kandydatów przeprowadzone zostaną egzaminy sprawdzające z języka polskiego, matematyki, fizyki i rysunków odręcznych, mające na celu ustalenie stopnia znajomości danego przedmiotu, a także rozwoju umysłowego kandydata. Z uwagi na ciężki charakter pracy w przemyśle okrętowym, kandydaci poddani zostaną badaniom przez lekarza szkolnego, co do ich stanu fizycznego.

Dla kandydatów do Liceum zaleca się przejście „Korespondencyjnego Kursu Przygotowawczego", w zakresie spraw morskich, jaki prowadzony jest przez miesięcznik „Żeglarz" (Gdynia, Aleja Zjednoczenia 3).

Zgłoszenia o przyjęcie do Liceum należy kierować listem poleconym (lub osobiście) do „Państwowego Liceum Budownictwa Okrętowego", Gdańsk - Wrzeszcz „Conradinum", w terminie do 14 czerwca. Kandydaci dopuszczeni do egzaminów sprawdzających, otrzymają zawiadomienia pisemne w terminie do 5-go lipca, podające termin egzaminów sprawdzających, które odbędą się począwszy od 7 lipca b. r. Po zdaniu egzaminu z wynikiem zadowalającym, kandydaci wracają do domu. Nauka rozpocznie się 15 września.

W czasie egzaminów sprawdzających kandydaci korzystać będą z mieszkania i wyżywienia w Internacie Liceum. Każdy kandydat zgłaszający się do egzaminu sprawdzającego zobowiązany jest przedłożyć w Sekretariacie Liceum dokumenty oryginalne, wymienione w pkt. a) oraz b), następnie dowód wpłacenia jednorazowej kwoty zł. 500.— na rzecz internatu licealnego, która nie podlega zwrotowi. Kwotę tę należy wpłacać na rachunek czekowy Nr 1035 w B. G. K. Gdańsk, lub przekazem pocztowym, na adres Liceum.

Kandydaci, przyjęci do Liceum na podstawie egzaminu sprawdzającego, powinni zawczasu przygotować wyprawę internatową, w skład której, oprócz ubrania i obuwia, wchodzi w zasadzie co najmniej następujące wyposażenie: kołdra lub dwa koce; dwa prześcieradła, dwie podpinki dla kołdry, poduszka i dwie poszewki poduszkowe; trzy ręczniki; sześć chusteczek; cztery pary bielizny dziennej i nocnej; sześć par skarpet; szczotka do zębów; szczotka do ubrania; szczotka do obuwia; kubek do płukania ust; pudełko na mydło; pantofle szkolne typ gimnastyczny; nóż, widelec i łyżka. Wymieniona wyprawa musi być oznaczona początkowymi literami imienia i nazwiska ucznia.



Budynek „Conradinum" w Gdańsku

Morskie nowości TECHNICZNE

Amerykańska torpeda „Marks-18". Według „NewYork Times", Departament Morski USA opublikował niektóre dane, dotyczące użycia nowego typu torped, nie pozostawiających śladu na wodzie. Torpedy te, typu „Marks-18", wprawiane są w ruch za pomocą energii elektrycznej. USA wyprodukowały dotychczas przeszło 10.000 tych torped. Jedną z trudności, na jakie napotykano podczas konstruowania torpedy, było zagadnienie usunięcia gazów, wydzielanych przez baterię akumulatorową. Gazy powstające wewnątrz torpedy, mogły uszkodzić niektóre jej części. Ponieważ torpeda nie mogła być wentylowana, ze względu na uchodzące gazy, które tworzyłyby pęcherzykowaty ślad na powierzchni wody, umieszczono w części akumulatorowej rozżarzony drut nikielinowy, który spala gazy, w miarę ich wydzielania się.

Po raz pierwszy torpedy elektryczne zostały użyte przez okręty podwodne we wrześniu 1943 roku, a w roku 1944 były już szeroko stosowane przez marynarkę amerykańską (W okresie od września 1943 r. do kwietnia 1945 r. zostało użytych 3.200 tych torped). Torpeda elektryczna okazała się szczególnie korzystną podczas ataków dziennych, kiedy ślad zwykłych torped zostaje spostrzegany z zaatakowanych okrętów lub z powietrza.

Pływające cysterny dla słodkiej wody. W tych wypadkach, gdy podczas awarii statków, załoga zmuszona jest do korzystania z łodzi ratunkowych, i nie może zostać przyjęta na pokład drugiego statku, ważnym jest dla niej posiadanie niezbędnego zapasu słodkiej wody.

W Anglii dla pomieszczenia zapasu słodkiej wody, używano początkowo zwyczajnej beczki po benzynie, o pojemności 40 galonów (1 galon równa się 4,5 l.).

Przed napełnieniem słodką wodą, beczki poddawano oczyszczaniu za pomocą pary, co na statku daje się łatwo wykonać.

Beczki przeznaczone do słodkiej wody, malowano na charakterystyczny biały kolor. Dla zabezpieczenia niezbędnej pływalności, beczki wypełniano tylko do połowy.

Podczas korzystania z beczek na statkach handlowych, okazały się ich istotne braki. Ponieważ beczki wypełniane tylko do połowy, nie posiadały koniecznej stateczności i szczelnego zamku — woda morska przenikała do środka.

Braki te usunięto po skonstruowaniu pływającej awaryjnej cysterny dla słodkiej wody. Przy konstruowaniu cysterny, wykorzystano tę samą beczkę, lecz w celu osiągnięcia zwiększenia tej pływalności bez ograniczania napełnienia beczki, przylutowano stożkowate zakończenie, a dla osiągnięcia stateczności dodano kil. W części górnej cysterny przymocowano rączki.

Kil obliczony jest na utrzymanie stateczności cysterny, w wypadku korzystania z rączek przez jednego człowieka. Przez umieszczenie rączek po obo stronach cysterny, może na niej utrzymać się dwóch ludzi. Cysterny przy pomocy lin umocowuje się przy burcie okrętu.

Aparat gazowy do cięcia metali. Jak doniosło czasopismo amerykańskie „Marine Enginering" przy pracach ratowniczych i remoncie okrętów w warunkach bojowych, używany był z powodzeniem nowy, aparat gazowy. Został on specjalnie skonstruowany do cięcia konstrukcji metalowych.

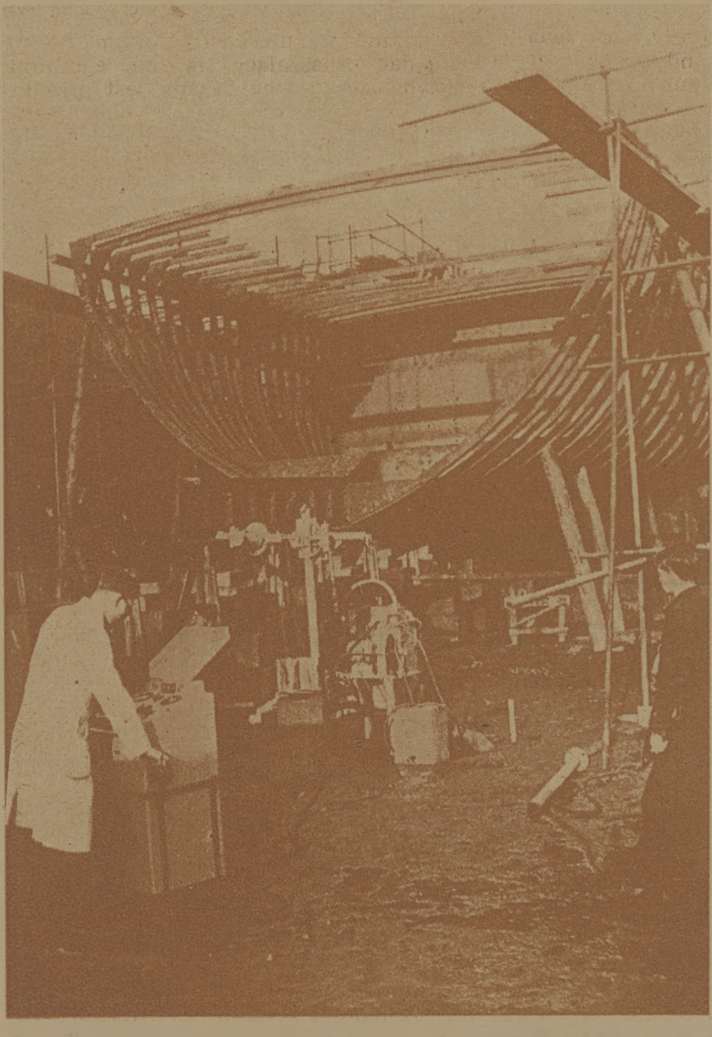
Waga aparatu wynosi 22,5 kg., jest on przenośny i dzięki temu może go swobodnie obsługiwać jeden człowiek (stosowany dawniej aparat wagi 90 kg. wymagał obsługi dwóch ludzi). Pracując przy remoncie okrętów można wraz z aparatem przenikać przez wąskie przejścia, wycinać sobie otwory dla przejścia w przegrodach i drzwiach oraz odcinać uszkodzone części metalowe i rury.

Butle z gazem ustawione są w aparacie w taki sposób, że po zużyciu gazu mogą być szybko wymienione. Dopływ tlenu i acetylenu regulowany jest automatycznie, dlatego też aparatem może posługiwać się marynarz niewykwalifikowany.

Aparat umieszczony w ogniotrwałym pokrowcu z płótna żaglowego, przechowywany jest w skrzynce aluminiowej. Składa się on z 2-ch butli z tlenem i jednej z acetylenem, regulatorów gazowych, palnika gazowego, węża i zapalniczki.

Ilość gazu, zawartego w butlach, jest dostateczna dla przecięcia pancerza o grubości 2,5 cm na długości 66 cm.

b.k.J.



Przenośna instalacja promieni X użyta w stoczni Clydeside celem wykrycia błędów w elektrycznym spawaniu stępki.

Rodzaje okrętów wojennych

(na podstawie pracy kmdr. por. A. Reymana)

2. KRĄŻOWNIK BOJOWY, KRĄŻOWNIK LINIOWY.	okręt mający zasadniczo wszelkie cechy pancernika, jednakże słabsze opancerzenie i niekiedy słabsze uzbrojenie, a za to większą szybkość. Krążownik bojowy i pancernik zlały się obecnie w nowoczesne pojęcie okrętu liniowego o dużej wyporności, silnym uzbrojeniu, ciężkim opancerzeniu i wielkiej szybkości (często ponad 30 węzłów).
3. LOTNISKOWIEC (L)	duży okręt (wyp. 10.000 do 45.000 t.) przeznaczony do operacyj lotniczych na wielkich odległościach od wybrzeży macierzystych oraz do wspierania lotniczego floty; jego górny pokład jest specjalnie przystosowany do startu i lądowania samolotów na kołach, zaś jego wnętrze stanowią hangary i inne urządzenia lotnicze. Do bezpośredniej obrony własnej posiada bardzo silne uzbrojenie przeciwlotnicze. Szybkość ma dużą — ponad 30 węzłów Większego typu, zabiera 70 do 100 i więcej samolotów. (Japonia posiadała także mniejsze typy lotniskowców od 7.000 do 8.000 t).
3a) LOTNISKOWIEC FLOTY	lotniskowiec wypierający ponad 10.000 ton.
3b) LEKKI LOTNISKOWIEC FLOTY	lotniskowiec wypierający 10.000 ton (w St. Zjedn. Ameryki).
3c) LOTNISKOWIEC WODNOSAMOLOTÓW	lotniskowiec posiadający zamiast pokładu lotniczego tylko wyrzutnie do startowania wodnosamolotów, które po skończonym zadaniu wodują obok niego i są podnoszone na okręt przy pomocy żurawi; posiada silne uzbrojenie p. lotn.

(Ciąg dalszy w numerze następnym)

Z Wydawnictw

Drugi zeszyt „BELLONY"

— Ukazał się w druku drugi zeszyt miesięcznika wojskowego „Bellona". Na jego treść w części taktycznej składa się zespołowa praca płk. Mitropolskiego M., mjr. Marcinka A. i mjr. Pokornego A. na temat organizacji obrony przy pomocy systemu rowów ciągłych. Ze względu na to, że artykuł ten oparty został na współczesnych publikacjach radzieckich i regulaminach z roku 1943 i 44, posiada on przeto przydatność praktyczną dla celów wyszkoleniowych. Następną z kolei pracą jest artykuł mjr. dypl. Endera, dotyczący organizacji broni pancernej („Założenia organizacyjne samodzielnych jednostek pancernych"), a w części historyczno - operacyjnej — szkic płk. dypl. Horodeckiego J. „Bitwa pod Studzianką" (artykuł opracowany na podstawie dokumentów operacyjnych, znajdujących się w archiwum Oddz. Hist. Szt. Gen.), przedstawiający udział 1 brygady pancernej im. „Bohaterów Westerplatte" w walkach na „przedmościu Warki".

Dalszą treść „Bellony" tworzy praca płk. Koraszewskiego A. „Zasady operacji zaczepnej z forsowaniem rzeki" i płk. Ziętkiewicza „Przebudowa miast a potrzeby wojenne" — artykuł polemiczny na temat art. płk. dypl. Sidorskiego R. („Bellona" zeszyt 10/46). W dziale „Technika, Uzbrojenie i Sprzęt" przynosi „Bellona" ciekawy artykuł kpt. inż. Sacharewicza p. t. „Radar, jego zastosowanie taktyczne w ubiegłej wojnie", a w dziale „Książki i Czasopisma" — szereg recenzji („Wojsko Podziemne", „Strzelanie w locie", „Terenoznawstwo", „Bomba atomowa a okręty wojenne").

Zeszyt kończy się działem „Słownictwo wojskowe", w którym publikuje „Bellona" art. gen. bryg. Daszkiewicza W. i ppłk. Krupińskiego („Zasady stosowania skrótów w korespondencji wojskowej"), oraz stałą bibliografię czasopism wojskowych.

T. Twarogowski.

SKRZYNKA POCZTOWA

Draber A. Sochaczew. Rozstrzygnięcie naszej ankiety podaliśmy w 16 numerze „M. P." Polskie rybołówstwo morskie dysponowało w końcu ub. roku 130 czynnymi kutrami. Nasze stocznie budowały 43 jednostki, z których część zostanie wiosną oddana do użytku. W remoncie mieliśmy w tym czasie 70 kutrów. Przeciętny połów jednego kutra wynosi od 3 do 6 ton ryby, choć obecnie na skutek nadzwyczaj pomyślnych warunków jeden kuter łowi do 12 ton. Sylwetki trawlerów i statków rybackich zamieściliśmy w 8 i 10 n-rze „M. P.".

Lechus Zdz. Swidnik. Musicie mieć małą maturę. „Hood" zginął w walce z „Bismarckiem" na Atlantyku Półn. dn. 24. 5. 41, ORP „Gryf" w porcie Hel dn. 3. 9. 39. Został zatopiony przez niemieckie bombowce.

Jezierski Z. Łódź. Bałtyk nie zamarza w następującym pasie: granica zachodnia — wybrzeże Szwecji, wschodnia — wybrzeże Estonii, południowa opodal półwyspu Hel, a północna mniej więcej na wysokości Sztokholmu. Środek stanowi południowy brzeg wyspy Gotland. Między Darłowem a Gdańskiem znajdują się następujące latarnie morskie: Ustka (dawniej Postomin), Szolpin, Stilo, Rozewie, Góra Szwedów, Hel i Gdańsk - Nowy Port. Przy dobrej widoczności latarnie te mają nast. zasięg: Ustka 18 mil, Szolpin 21 mil, Stilo 20 mil, Rozewie 31 mil, Góra Szwedów 16,5 mili i Hel 20 mil morskich.

Mat Radkowski J. Gdynia, j. w. 4934 PO. Prosimy o przybycie do Redakcji.

Hałas B. Dworzyska, P. Ka. Świnoujście. Nie skorzystamy.

Wilk. Z. Biecz. Prośbę musicie ponowić.

Markowski H. Szczecin. Jeśli świadectwo Wasze zostało uznane przez liceum w Szczecinie, uzna je i P. S. M. Przejrzyjcie 15 numer „M. P.". Warunki do Oficerskiej Szkoły Mar. Woj. podamy. W/g obecnie obowiązujących ustaw za pełnoletniego uważa się młodzieńca z ukończonym 18 rokiem życia.

„Warszawa". Większy kaliber artylerii okrętowej niż 406 m/m (16 cali) nie istnieje i od roku 1922 (umowa Waszyngtońska))nie poruszano tej sprawy. Sylwetek niemieckich krążowników pomocniczych nadesłać nie możemy jak również i wspomnianych broszur. Unifikacja sylwetek poszczególnych typów okrętów ma wielkie znaczenie, gdyż utrudnia przeciwnikowi ich rozpoznanie i zmusza do korzystnej dla pierwszej strony ostrożności, dając jej co najmniej tak cenną w warunkach morskich dyspozycję czasu. Budowy projektowanych wszystkich pięciu liniowców po 58 000 ton klasy „Montana" zaniechano w lipcu 1943 r. Miało to być rozszerzenie klasy „Iowa". Projektowana artyleria — 12 dział 406 m/m. Przy pełnym wyposażeniu miały wypierać 65 000 ton.

Kołodziejczyk K. Nowy Sącz. Żądany numer wysłaliśmy. W grudniu ub. roku „M. P." nie ukazał się na skutek trudności technicznych. Drugi rok naszego pisma rozpoczyna się dopiero 1 kwietnia Nr. 16-tym. Podajemy oba żądane adresy: Ob. Milewicz J. Łódź, ul. Traugutta 11 m. 5, ob. Mostowski Z. Wyszomierz, gm. Szumowo, pow. Łomża, p-ta Zambrów.

Wijasiński R. Kraków, Borek Fal. M/s „Sobieski" przed wojną nie zawijał do Gdyni. ORP „Dzik" został sprzedany Danii. Nie otrzymaliśmy żadnych okrętów poniemieckich (dotąd).

Jan. B. Szczakowa. Informacji udzieli Wam najbliższa RKU.

Niezgodzki Lech Opalenica. Pismo „Wiatr od Morza" nie wychodzi. Za tajne dokumenty uważa się na okręcie książki kodów i sygnałowe, książki rozkazów. Żądane numery wysłaliśmy.

Za burtą

Zawsze twierdziłem, że gwałtowna zmiana temperatury może być niebezpieczna dla co słabszych umysłów. Po lodowatej zimie nastąpiła dość gwałtowna wiosna i skutki tego nie dały na siebie zbyt długo czekać. Nr. 97 „Gazety Ludowej" z dnia 11 kwietnia zamieścił taką sensacyjną wiadomość:

„Pierwszy polski okręt wojenny w Szczecinie.

Polski kontrtorpedowiec „Grunwald" w drodze powrotnej z Anglii do Gdyni zawinął do Szczecina, gdzie jego załoga chciała najprędzej powitać prastarą ziemię Piastowską. W Szczecinie zatrzymał się „Grunwaldu tylko kilka godzin".

Ponieważ, jak dotąd, Polska Marynarka Wojenna nie rozporządzała nigdy „kontrtorpedowcem „Grunwald", z tej błahej przyczyny wyżej wymieniony nie mógł zawinąć do Szczecina. Tym niemniej zaintrygowani rewelacyjną wzmianką poszukując źródeł tej informacji spotkaliśmy podobną wiadomość w „Kurierze Szczecińskim" w numerze z dnia... 1 kwietnia. Któż by jednak mógł się spodziewać, że dalekowzroczni redaktorzy „Gazety Ludowej" okażą się aż tak naiwni, a redaktor „działu prima - aprilisowego" gazety szczecińskiej tak mało pomysłowym...

— bis.

Na wesołej fali



— Może więc wyjaśnicie wreszcie, co jest powodem waszych stałych nieporozumień?...



— Dlaczego on nosi zawsze ze sobą koło ratunkowe?
— Nie wiesz? Przecież on stale się zalewa...

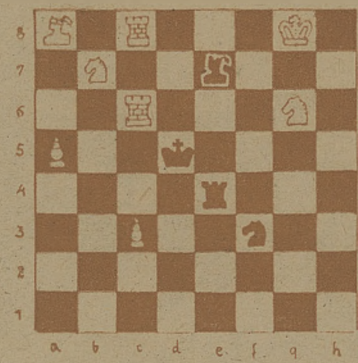


— Jak myślisz, dlaczego Bob został zwolniony do cywila?
— Jakto dlaczego? Przecież on jest daltonistą i raz nawet zamiast poprowadzić konwój na morze Żółte, popłynął na Czerwone...

SZACHY

(Redaguje: Kpt. H. Malinowski)

NASZ KONKURS

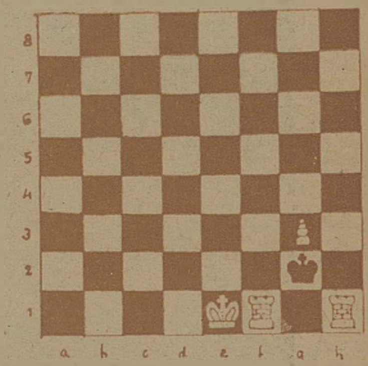


ZADANIE NR. 1

Mat w 2 posunięciach.

Białe: Kg8, Wc6, Wc8, Ga5, Sb7, Sg6, p. p. a5, c3 (8)

Czarne: Kd5, We4, Ge7, Sf3 (4)

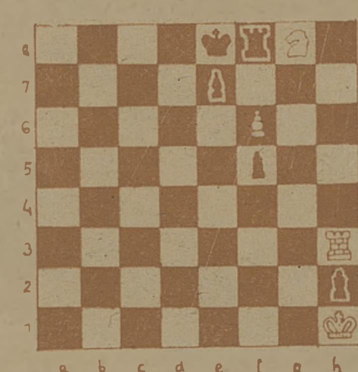


ZADANIE NR. 2

Białe: Ke1, Wf1, Wh1, p.g3 (4)

Czarne: Kg2 (1)

Mat w 3 posunięciach.



ZADANIE NR. 3

Białe: Kh1, Wh3, Sg8, p. f6 (4)

Czarne: Ke8, Wf8, p. p.e7, f5, h2 (5). **Białe** zaczynają i wygrywają.

Warunki konkursu.

Redakcja „M. P." ogłasza konkurs szachowy. Za prawidłowe i pełne rozwiązanie powyżej zamieszczonych zadań wyznaczamy 5 nagród, w które wchodzą 3 nowoczesne książki i 2 prenumeraty półroczne.

Termin nadesłania odpowiedzi do dnia 10 maja, według stempla pocztowego.

Rozwiązanie zadania Keresa z Nr. 15

1. H f5! i na liczne odpowiedzi czarnych białe matują za drugim posunięciem.

Prawidłowych rozwiązań nadesłano do redakcji 52 w tym kilka b. szczegółowo opracowanych.

Drogą losowania nagrodę książkową otrzymują: Dzmigało Zbigniew i Cysewski Hubert.



P. Keres

WIEŚCI Z KRAJU.

Warszawa. W pierwszym powojennym turnieju międzynarodowym w Warszawie, rozpoczętym 15 kwietnia, udział biorą wybitni szachiści polscy z mistrzem Śliwą na czele. Z ramienia Związku Radzieckiego w turnieju grają arcymistrzowie Smysłow i Bolesławski.

P. o. Redaktora por. Stanisław Biskupski.

ILUSTROWAŁ: bosm. pchor. S. Sieracki. Fotografie: bosman J. Uklejewski, F. Staszewski, M. Dobrzykowski, British Official, USIS — United States Information Service S.I.B. — Photoservice, Film Polski, Z. Kosycarz, Milenuszkin.

Autorzy artykułów zamieszczonych w „Marynarzu Polskim" są odpowiedzialni za wyrażone w nich poglądy.

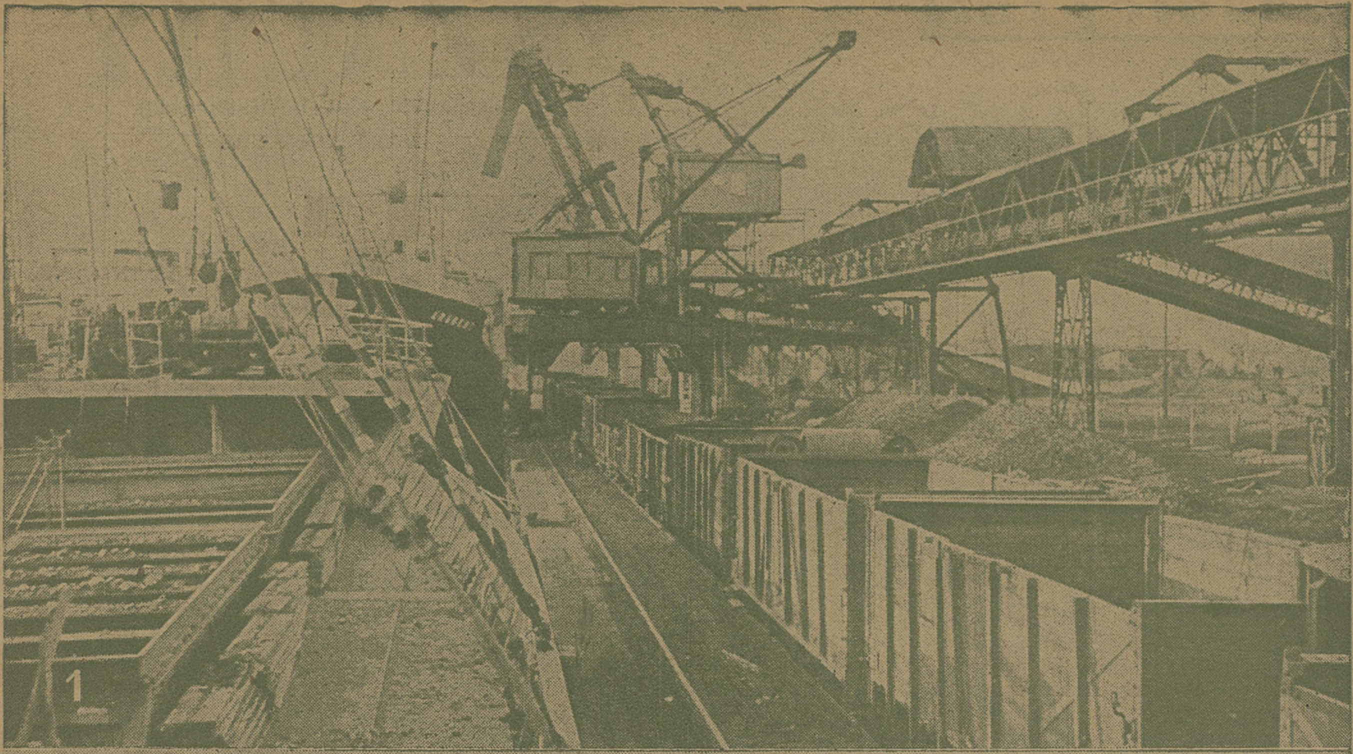
Wydawnictwo „PRASA WOJSKOWA"

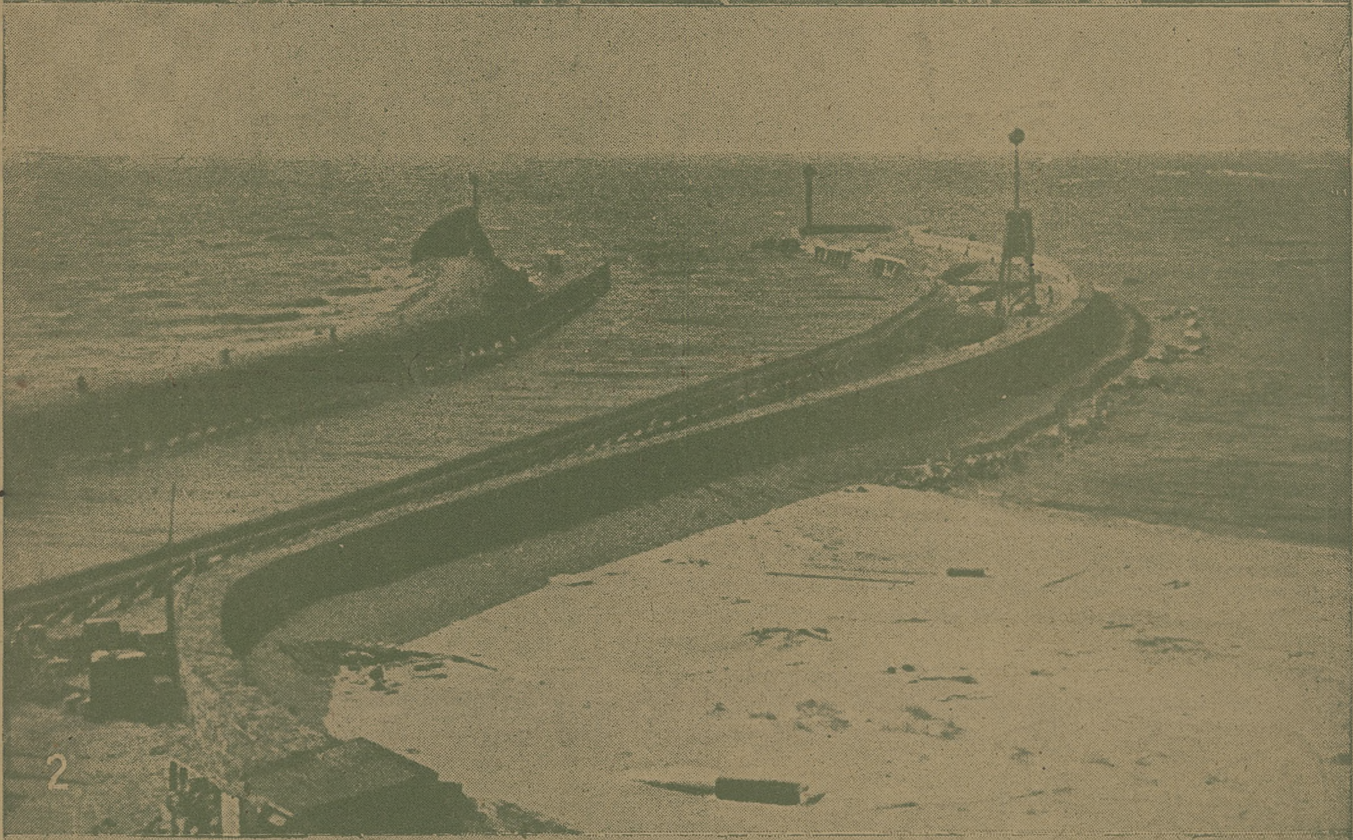
Druk i ilustracje wykonano w Zakł.Graf. Wydawnictwa Mar. Woj.

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia ul. Św. Piotra 12. **Telefony:** redakcja 273-00, administracja 221-29.

Prenumerata: z przesyłką pocztową kwartalna 100 zł, półroczna 180 zł. Zamówienia kierować do Administracji z równoczesnym przekazaniem należności pocztą, lub na konto PKO XI-4130.

Ceny ogłoszeń: 1 mm szer. 62 mm 35,— zł. **Cena egzemplarza 20 zł.**







W ciągu obchodzonego w kraju „Tygodnia Ziem Zachodnich" cały naród zamanifestował raz jeszcze przywiązanie do ziem, które po wiekowej niewoli wróciły do Polski.
1) prace przeładunkowe w porcie gdańskim; 2) W ejście do portu w Kołobrzegu; 3) Fragment portu w Szczecinie.